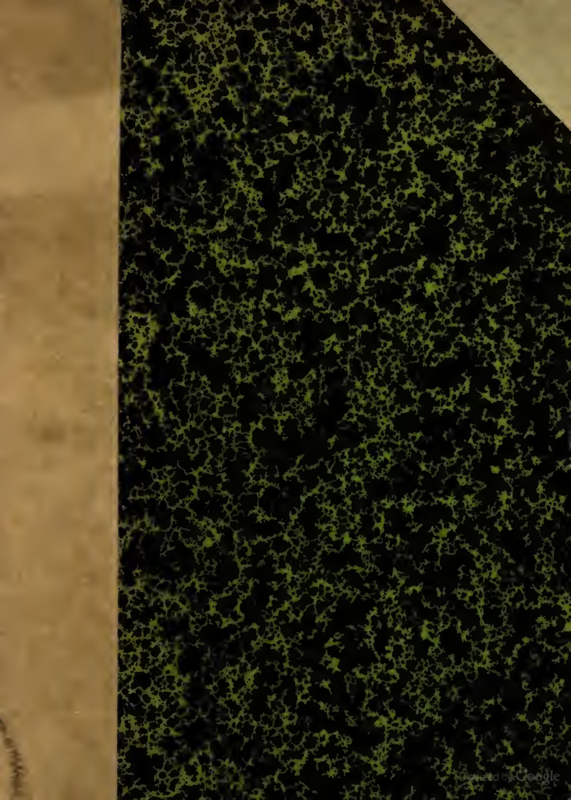


CONSIDERAZIONI

SULLE

PUBBLICHE OPERE

CONSIDERAZIONI

SULLE PUBBLICHE OPERE

DELLA SICILIA

DI QUÀ DAL FARO

DAI NORMANNI SINO AI NOSTRI TEMPI

DI

Giuseppe Ceva Grimaldi



NAPOLI

TIPOGRAFIA FLAUTINA.

1839.





AVVERTIMENTO

La indulgenza con la quale sono stati accolti i nostri precedenti lavori, ci ha animati a dettare queste **Considerazioni sulle pubbliche opere del regno di Napoli**. — Chi dirà che poco contengono di nuovo: che hanno tra loro poco nesso, dirà per avventura quello stesso che noi pensiamo. — La più evidente fra tutte le censure che queste considerazioni meritano, è quella di esservi molti svagamenti, specialmente istorici. — Se essi non avian renduta questa opericciuola più nojosa, speriamo che ci saranno perdonati: se altrimenti,

ogni nostra protesta sarebbe inutile; perocchè i leggitori sono in ciò or più che mai inesorabili. — E ricordiamo con timore che il Conte di Lauraguais consultò i primi avvocati di Parigi, per conoscere se vi aveva ragion legale di chiamare in giudizio il Principe d'Henin, perchè faceva morir di noja Madamigella d'Arnould.

CAPITOLO I.

Pubbliche opere dai romani ai normanni.

Sarebbe del tutto ozioso il dimostrare la utilità delle pubbliche opere e specialmente de' pubblici cammini. Nondimeno noi non sappiamo troppo preservarci dal pregiudizio di tribuire ogni utile cosa alla civiltà presente. Eppure trasandando quelli edifizi colossali, ai quali il più magnifico spirito di edilità improntava una maestà, una solidità degna di dare a Roma il nome di città eterna, non potremmo dimenticare che Roma impiegò non solo le braccia de' popoli vinti, ma quelle delle stesse sue legioni trionfali, per dispiegare su di un' immenso territorio le grandi zone che lo attraversavano. Noi ne troviamo ancora i segmenti in Italia, in Germania, in Francia e fino in Inghilterra, che un divino poeta chiamava nella infanzia della scienza geografica, quasi divisa dal mondo. Queste strade repubblicane o imperiali, portano ancora il nome di un'Appio o di un Cesare [1].

[1] On sait de combien les chaussées romaines l'emportent sur les nôtres pour la solidité. Elles avaient sur toute leur largeur un

E le nostre beatissime province per le delizie, di cui natura ci è stata tanto liberale, erano il prediletto soggiorno degli ozî o generosi o voluttuosi dei dominatori del mondo. Specialmente le spiagge della *Campania-felice* eran folte di ville, ove recavansi Bruto, Pollione, Silla, Lucullo, Mario, Cicerone, Pompeo, chi per vaghezza di studî, chi per voluttà, chi per noia di comandare al mondo [1]. Cicerone in una sua lettera ad Attico chiamava le ville di Pozzuoli e di Baja *puteolana et cumana regna*. Orazio cantava di Baja

Nullus in urbe sinus Baiis prælucet amœnis.

empierrement de près d'un mètre d'épaisseur, savoir 33 centimètres de pierres sur champ et le reste en pierrailles. On ne dotera jamais les ponts et chaussées aussi bien pour que nous ayons quelque chose d'equivalent : et nous resterons long-temps avec ce mince pavage ou cailloutage, filant étroitement entre des bas-cotés qui sont de véritables fondrieres, pendant neuf à dix mois de l'année — Mémoire par M. Jollois Inspecteur en chef des ponts et chaussées — Paris 1837.

1 Presso Posilipo, Vibio Pollione, uomo voluttuoso e crudele, nutriva le murene di carne umana, che credea ne rendesse più dilicato il sapore: per lievi falli gli schiavi eran condannati a questa morte spietata. E noi obbliando tanta barbarie sorridiamo ai conviti di Trimalcione.

È fama che nella villa di Proculeio, Virgilio componesse una parte delle *georgiche* e della *eneide*. Per queste circostanze e molto più per la felice posizione della nostra regione tra due mari, sì opportuna alla stazione delle armate navali, fu arricchita dai romani di magnifiche strade, di stupendi porti. Tra le strade che mettevano in comunicazione le nostre province la principale era la *via Appia* che Stazio salutava col nome di regina delle strade. In preferenza degl' itinerarî di Antonino, del Peutinger ne piace seguire lo accurato e dotto Pratilli.

L'Appia partiva da Roma, ed incontrava il nostro territorio nel punto istesso ove oggi è Portella [1]. Costeggiando il Tirreno passava per Fondi, Itri, Formia, Minturno e Sinvessa (oggi Sessa). Ed è stupendo a chi mira quali difficoltà in questo luogo doveansi superare ove non cadesse il ricordo della gigantesca potenza del lavoro degli schiavi. Presso Sperlonga in qualche parte è cavata a forza di scarpello, in altra sostenuta da immense muraglie *reticolate*, in altra da enormi masse di travertini che non può immaginarsi come abbian po-

1 Detta così dalla porta costrutta nel XVI secolo per evitarsi le controversie giuridizionali con lo stato pontificio.

tuto ivi esser trasportate [1]. Da questo punto si estendeva un ramo che proseguendo pel littorale portava a Linterno, a Cuma e distinguevasi col nome di *via Domiziana*. Del pari l'Appia volgeva a sinistra per l'interno del regno, saliva ad Urbana e giungeva a Capua. Da Capua proseguiva per Galatia, [2] Vico, Caudio, Montesarchio, Apellosa, Benevento. Dopo Benevento passava per Eclano, e quindi sull'Ofanto pel ponte s. Venere; fiancheggiava le montagne di Basilicata ed incontrando Venosa, Lupania, Castellaneta, Massafra, Francavilla, terminava a Brindisi, emporio del traffico coll'Asia. Altra strada portava da Brindisi a Taranto e dicevasi *via Tarantina*.

L'Appia, che divideva per metà le nostre antiche regioni, non era la sola. Da Benevento altra ne partiva per la Capitanata e la Puglia: passava per Troia, Canosa, [3] Ruvo, Bitonto, Bari; e costeggiando lo Adriatico incontrava Mola, s. Vito, Polignano, Monopoli, Ostuni, Brindisi.

L'opposto lato bagnato dal Tirreno non era privo

1 Erasmo Gesualdo — Osservazioni critiche sulla via Appia del Pratilli Cap. 1. p. 6.

2 Oggi Cajazzo.

3 Qui prendeva il nome di *via Egnazia*.

di strade. Abbiamo accennato la via Domiziana per Sinvessa a Cuma: ora da Cuma si passava a Pozzuoli; da Pozzuoli si veniva a Napoli per la grotta, od altra via che girava per sopra s. Gennarello-al-Vomero. Da Napoli si passava a Nola, dove s' incontrava la via, che principiando presso Capua, conduceva a Reggio ne' Bruzi: questa strada traversava il Principato-citeriore, usciva al vallo di Diano, scendeva a Grumento [1], e da qui un ramo calava ad incontrare l' Appia per Brindisi: un' altro saliva pel territorio oggi di Moliterno e s' internava nel cuore delle Calabrie. Ecco come i tre mari si rendevano utili per mezzo di queste strade, che li ponevano in facile comunicazione.

Finora abbiamo descritto la periferia del nostro regno ed una diagonale verso la via Appia: ma non poche erano le altre vie traverse che mettevansi in comunicazione con le principali. Altra strada detta *Latina* veniva per Aquino, Tiano, Capua. Da Tiano un ramo scendeva a Minturno per incontrare l'Appia; altro ramo portava ad Urbana dove incontrava la medesima strada pretoria, un' altro saliva

1 Oggi vigne di Saponara.

per Alife, Telese, e conduceva a Benevento. Se volevasi partir da Capua, oltre della via Appia, un ramo scendeva a Linterno; altro per ponte a Selice ed ove è oggi Aversa, portava a Pozzuoli e Cuma, detto *via Campana*; un' altro per Atella portava a Napoli. I *sanniti* per altra via, toccando Isernia, Bojano e Sepino mettevansi in comunicazione coll' Appia presso Benevento.

Altra strada esisteva in Puglia descritta da Strabone per uso delle vetture: questa passava per Noia, Conversano, Cisternino, Ceglie e terminava egualmente a Brindisi.

Le vie *Valeria* e *Salara* intersecavano i monti di Abruzzo [1]. La Valeria si estendeva nella regione di Volsci, e la Salara veniva per Rieti, Antrodoco, valle Falacrina [2]. I molti rami che uscivano da queste vie consolari si possono osservare nella tavola peutingerana e nella carta del Muratori [3].

1 Dissertazione di Francesco Saverio Camilli. *Sulla regia strada da costruirsi per l'Abruzzo ultra* — anno 1790.

2 Ovvero presso *Amatrice*, secondo *Cluverio*.

3 Queste strade si conservarono nei bassi tempi. Sembra che fossero state battute da Ludovico di Ungheria, e da molti principi e cardinali quando andarono a salutare Pietro da Morrone, eletto pontefice di santa chiesa; vedi: Bernardino Cirillo. — Annali lib. 3. ann. 1348 — Saverio Camilli, pag. 47 e seg.

Nella decadenza dell' impero romano, Goti, Unni, Vandali traversarono qual torrente di fuoco le nostre province, saccheggiando, uccidendo, incendiando tutto ciò che incontravano. Il Basento presso Cosenza conserva ancora nel suo alveo profondo le ricchezze d' Italia e le ossa insepolte dei miseri calabresi che furono impiegati al lavoro del misterioso sepolcro del feroce Alarico.

Nella seconda irruzione dei Goti, la dominazione di Teodorico liberò per qualche tempo da altre invasioni le nostre province. Durante la lunga pace di che godettero, si videro risorgere insieme l'agricoltura ed il commercio; e dalle opere di Cassiodoro si rileva la gran fiera, che nel giorno di s. Cipriano tenevasi nella Lucania, ed alla quale concorrevano *campani*, *bruzi*, *calabri* e *pugliesi*: la qual cosa attestava una maggior facilità d'interne comunicazioni [1]. Ma le sventure ritornarono per le conquiste dei *greci*, dei *longobardi* e dei *franchi*, e quindi per le guerre lunghissime e ruinose tra i principi di Benevento e di Salerno, e per le invasioni de' *saraceni*. Quelli che desolarono le nostre province, non si rassomigliavano

1 Cassiodoro V. VII. 23. VIII. 33.

in verun modo ai sudditi inciviliti dei Califfi, od a quelli che dominarono la Spagna, e ch' eran giunti a gran coltura di vivere, in modo che Cordova poteva dirsi la loro Atene ed Abderamo il loro Augusto. I nostri saraceni erano il rifiuto della nazione: non conoscevano che l'arte della guerra o per dir meglio dello assassinio. I loro costumi erano assai più lontani dalla civiltà orientale che dai costumi de' popoli che soggiogarono. E fu tanta la nostra sventura, che durante il regno dei normanni, fino gli eunuchi saraceni ci governarono: questi eunuchi erano presso a poco i *maires* del palazzo reale nella corte di Ruggiero e de' suoi successori. Intrigati nella cospirazione di Maione grande ammiraglio di Guglielmo I, furono tanto potenti per vendicarsi di Matteo Bonello, uccisore di Maione. Guglielmo I, nel morire, stabilendo un consiglio di reggenza pel figliuolo ancor fanciullo, volle che ne facesse parte l' eunuco Pietro Gaito. Lo eunuco Joario, era il *maestro camerario* di Guglielmo II. Essi ci portarono le loro barbare costumanze: le punizioni spietate inflitte da Ruggiero e da Guglielmo I, fanno fremere. Un raffinamento di barbarie, faceva condonar la vita ai loro nemici, ma in vece tagliare i nervi sopra i tal-

loni, abbacinar gli occhi: miserandi tempi ne' quali disdegnando la civiltà dell'oriente, ne imitavamo solo le crudeltà [1]. Per tante lunghissime e ripetute calamità le più belle città furono distrutte: i miseri abitanti obbligati a tenersi lontani dalla linea delle strade si ritrassero nei siti più remoti ed alpestri con quanto avevano di caro e di prezioso. Invalse quindi la funestissima opinione, quella cioè, di aversi un paese tanta di maggior sicurezza per quanto più era inaccesso. Nelle nostre province ne abbiamo tuttora il ricordo da' nomi delle terre, che in gran parte conservano quelli di castelli, di torri, di rocche, di guardie [2].

1 Capecelatro — Ist. di Napoli.

I saraceni ci iniziarono ancora alla astrologia: gli astrologhi acquistarono allora una grande influenza politica. Allorchè i baroni siciliani cospirarono contro Stefano di Parthio arcivescovo di Palermo, questi che era gran cancelliere di Guglielmo II, si astenne di spedire l'esercito sulle città tumultuanti, per aspettare il tempo prefisso dagli astrologhi, il quale ritardo produsse la sua ruina. — Capecelatro, ibid.

2 A que' tempi i villaggi eran tutti posti sopra qualche eminenza suscettibile di difesa, circondavansi di mura e si munivano di robuste porte, ond'ebbero poi il titolo di *castelli* — Sismondi, Ist. delle rep. italiane, cap. 58.

CAPITOLO II.

Pubbliche opere duranti le dinastie normanna e sveva.

Nel principio del XII secolo il fortunato Ruggiero riunì nella monarchia delle due Sicilie le conquiste di pochi valorosi venturieri normanni. La dominazione di Ruggiero fu gloriosa: ma la sua real sedia e quella de' successori della sua linea fu in Palermo: nondimeno egli edificò tra noi le magnifiche chiese e i conventi di s. Nicola di Bari, di s. Matteo in Salerno, della Trinità della Cava, di Montevergine [1]. La necessità di facili comunicazioni, imperioso bisogno non meno di una nascente civiltà che di quella nel suo più splendido meriggio, si faceva fortemente sentire: ma il governo era povero, il regno poverissimo per tante sofferte calamità; il tesoro reale non poteva bastarvi, allora specialmente che i tributi si pagavano

1 Quantunque la fondazione del santuario di Montevergine non sia di Ruggiero, ma del pio abate Guglielmo, nondimeno le liberalità di questo principe concorsero mirabilmente alla sua magnificenza, del che fa fede un diploma di Ruggiero che tuttavia si conserva nel celebre archivio di questo monistero.

nella piupparte in derrate: si ricorse quindi al rovinoso espediente de' *pedaggi*.

Guglielmo il *malo* che gli succedette, amico dell' ozio, infingardo ed inchinevole ad esser crudele, quasi sempre in Sicilia, si volse poco ad oggetti durevoli di prosperità per questa parte de' suoi stati. Dobbiamo però a lui la restaurazione delle mura di Napoli distrutte dalla invasione dei barbari; edificò il *castello capuano*, che poi ampliato da Federico divenne abitazione dei nostri re [1]; e al dir del Collenuccio e del Summonte anche quello detto dell' *Uovo*, antica villa di Lucullo.

Guglielmo II, principe buono e pio, non è fra noi ricordato che per le sue virtù.

Tancredi, che contro il testamento del padre presa la corona di Napoli, tradito fino da' monaci di Montecasino, tanto da lui beneficati, combattè tutto il tempo che regnò e morì di dolore per la perdita del figliuolo [2]. Il suo dominio fu breve e miserando per l'aspra guerra fattagli dallo imperatore Arrigo.

1 Vedi: Riccardo di S. Germano.

2 I fautori più ostinati dell'imperatore furono Ruffredo abate di Montecasino e Adenulfo decano di quel monistero tanto da Tancredi beneficato — Capecelatro — Istoria di Napoli.

Caduto il regno sotto la dominazione sveva, si presenta la grande immagine del *secondo* Federico [1]. Questo principe preferiva all'aspro clima di Germania i suoi regni di Puglia e di Sicilia. Ma cosa poteva fare un grand'uomo nelle circostanze in che il suo secolo lo avea posto e nelle accanite discordie romane ed imperiali? Invano ordinò demolirsi le castella e le fortezze de' baroni, che Ruggiero già aveva vietate e che la debolezza de' suoi successori aveva permesso [2]. Invano registrò tra le regalie la tutela delle strade. Il primo ordine rimase ineseguito; il secondo privo di ogni utile risultato [3]. Nondimeno dal registro di Federico del 1239, apparisce che egli fece aprire e migliorare i porti di Cotrone, Bivona, s. Cataldo, Torrammare, Pescara; e Pietro delle Vigne ci lasciò memoria di un grandioso ponte sull'Ofanto che questo imperatore fece costruire presso Barletta [4].

1 Federico II. intitolò le leggi contro i cattivi magistrati « *leggi di misericordia.* » Questa intitolazione è sublime e basta a diffinire un grande uomo.

2 Costit: di Ruggiero — *In locis demanii.*

3 Codice di Federico.

4 Lib. 5. epist. 6 e 7. — Pratilli, via Appia lib. II. cap. 12, pag. 238.

Restaurò le mura fortificate di Napoli, novellamente abbattute da Corrado. Si piacque eziandio ornare di una casa di delizie il bosco di Lagopesole, favorito diporto da caccia di Ruggiero; fece costruire vasti castelli per suo uso in Apricena, in Minervino, in Montepeloso, in Andria.

Ma se le dinastie sveva e normanna non volsero le loro cure alle nostre strade, noi ci avvisiamo trovarne la ragione nelle circostanze speciali d'interna politica. Dominatrici dell'una e dell'altra Sicilia, avevano bisogno imperioso di armate navali per assicurarsene il dominio, nella gelosia che inspirava questa novella monarchia italiana. Le nostre flotte furono il terrore dell'impero greco e delle coste dell'Africa, ove conquistarono Tripoli, Tunisi, Ippona: Ruggiero obbligò il re di Tunisi a pagargli un tributo [1]. Guglielmo suo figlio sconfisse nell'Arcipelago la flotta di Emmanuele imperatore de'greci, e vi fece prigioniero Costantino Angelo zio dell'imperatore. Guglielmo II, spedì in Egitto contro i saraceni un'armata di 150 galere e di dugento legni da trasporto, la quale ultima circostanza fa supporre

1 Muratori — Annali d'Italia, anno 1158.

che il commercio era allora molto esteso. I guerrieri crociati scelsero i porti delle Puglie per passare oltre mare, non tanto per la brevità del viaggio, quanto per la facilità di trovarvi gran numero di navigli. Quando Federico prese la croce, una immensa flotta condusse da Brindisi i crociati in Terra-santa, ed è questa un' altra pruova delle nostre forze navali in que' tempi. Sono notabili le parole di Riccardo di s. Germano:

Imperator vadit Brundusium ubi totus convenerat cruce-signatorum exercitus, et omnia ad transfretandum fecerat congregari [1].

Nel regno di questo imperatore, la flotta siculo-napoletana si distinse unitamente alle flotte veneta e pisana nella celebre giornata navale tra la Meloria e l'isola del Giglio, ed il danaro dei vinti si divise con lo staio tra i vincitori. Sismondi nota che vi furon cattivi due cardinali e molti vescovi, che condotti a Pisa furon chiusi nel capitolo della cattedrale ed incatenati per rispetto con catene di argento [2].

Ma già i destini della linea sveva dovevano com-

1 Ricardi de s. Germano — *Chronicon.*
2 Sismondi — Ist. delle rep. italiane, cap. XVI.

piersi prima nelle infauste pianure di Benevento, e quindi in quella più infausta di Palenta [1]. Manfredi non mancò dall' ufizio di abile capitano e di valentissimo soldato, facendo pruove incredibili di sua persona: ma nel furor della mischia l'aquila di argento che egli portava sull' elmetto cadde, ed in que' tempi superstiziosi di augurî questa circostanza disanimò i suoi valorosi, tra i quali distinguevansi i suoi fidi saraceni. Vedendoli cader morti ai suoi fianchi, Manfredi si spinse ove più folta era la schiera nemica dei guelfi di Toscana, e vi restò spento [2]. Non restava che lo infelice Corradino, e fu vinto senza armi [3]. Il sangue svevo era troppo nobile perchè una spada francese non isdegnasse di versarlo, e non

1 Detta altramente » piano di s. Valentino o sia di Tagliacozzo, » poche miglia lungi dal lago Fucino o sia di Celano » Muratori — Annali di Italia, vol. XI pag. 79.

2 Quando Manfredi mandò prima della battaglia a far proposizioni di pace al re Carlo, è nota la sua risposta, alludendo ai saraceni che per Manfredi militavano » Dite al soldano di Luccia » che io non voglio nè pace nè tregua con lui, che presto o io » manderò lui all' inferno, o egli manderà me in paradiso — Costanzo, Istoria di Napoli.

3 » Ove senz' armi vinse il vecchio Alardo. » — Dante.

doveva ad eterna infamia del vincitore onorare la scure del carnefice. Questo rapido cenno istorico, non sarà ozioso se spiegherà le ragioni per le quali i normanni e gli svevi non ci lasciarono alcuna memoria di pubbliche opere a riserva di quelle, di cui in parte abbiam fatto menzione.

CAPITOLO III.

Pubbliche opere della dinastia angioina.

Carlo di Angiò, troppo indulgente verso i ministri e i soldati suoi, troppo inesorabile contro quelli che lo avevano offeso, e la cui politica pareva che andasse di accordo coi suoi sentimenti, e fosse più ispirata che calcolata, perdette la Sicilia ad un tocco di campana. I suoi sforzi per riconquistarla accrebbero la miseria e la ruina delle nostre province. Quindi ogni civile prosperità fu muta sotto il suo feroce dominio: nondimeno la cessione di Benevento, che egli in premio della ricevuta investitura fece al pontefice, impose la necessità di aprire una strada per le Puglie, per Avellino ed Ariano, la cui traccia tuttora esiste [1]. Nè taceremo doversi a lui il cominciamento del porto di Napoli e dello arsenale. Egli il primo ampliò il circuito delle mura di Napoli, rinchiudendo in esse la piazza del *mercato*, prolungandole per tutta la strada della marina, che poi Carlo II estese di più dalla parte di occidente. Il castel-nuovo

1 Galanti — Descriz. geograf. delle Sicilie, lib. 4, cap. 4. p. 102.

è opera di Carlo I, ed allora l'acqua del mare ne riempiva le fossate. E quasichè sperasse di fare obbliare le sue crudeli vendette con opere di pietà, edificava questo principe la magnifica chiesa del Duomo portata a compimento da Carlo II, i conventi e le chiese di s. Maria-la-nuova, di s. Lorenzo ove riposano le spoglie di molti principi *angioini* e *durazzeschi*. Anche l'ospedale di s. Eligio si vuole opera di Carlo I.

Carlo II, principe di grande liberalità, di grande clemenza ampliò per comodo de' viandanti la strada che da Capua pel ponte a Selice mena ad Aversa, e da Aversa a Capua [1]; fece lastricar di mattoni le strade di Capua, onde renderne l'aria più pura [2]; ridusse più piana e larga la strada che da Nocera mena alla terra di Maiori [3]; fece riparare le strade di Montesantangelo, di Salerno, di Cava, di Nocera-de'-cristiani [4]. Fu-

1 Reg. di Carlo II. dell'anno 1304 segnato colla lettera B, al fol. 202.

2 Reg. di Carlo II. degli anni 1304, e 1305, seg. colla lettera A, al fol. 341 a t.°

3 Reg. di Carlo II. dell'anno 1306, segnato colla lettera C, al fol. 154 a t.° — reg. del 1306, segnato colla lettera D, al fol. 25 a t.° — reg. degli anni 1305 1306 al fol. 181.

4 Reg. di Carlo II. dell'anno 1308, segnato colla lettera C, al fol. 153.

rono opera di questo principe: le chiese e i monisteri di s. Agostino, di s. Domenico-maggiore, della Incoronata il di cui locale primamente destinato per uso di tribunali fu poi convertito in chiesa da Giovanna I.ª ed ornato dei dipinti di Giotto, l' ospedale dei marinari a s. Nicola *a porto*. Alla sua moglie Maria si dee la chiesa ed il monistero di *Donna-regina*, ove tuttora si ammira il sepolcro che Roberto fece innalzare a questa principessa sul disegno del Masuccio.

Il re Roberto non fu di vero debitore alla prosperità de' suoi stati, del titolo del più saggio dei principi cristiani, ma alla sua pedantesca erudizione, a Petrarca ed agli amori di Boccaccio [1]. Il suo lungo regno, la lunga pace di cui godette potevano acquistargli una gloria più durevole di quella di essere stato lo esaminatore di un gran poeta nella teologia scolastica. Roberto si contentò di riattare le strade che da Napoli conducevano al casal di Pianura, a Soccavo, a s. Erasmo ed a Nola [2]: quelle di Benevento, Serra di Montuori, Atripalda ed

1 » Fu caro a Roberto re di Napoli e conte di Provenza, la di » cui corte fu a lui occasione di troppo amare, come si crede, la » di lui figlia Maria » — Bettinelli — Risorgimento d' Italia.

2 Reg. del re Roberto del 1309 segnato colla lettera G, al fol. 58 a t.° e reg. del 1315 seg. colla lettera B, al fol. 120 a t.°

Avellino, e le strade che menavano a Benevento dal contado di Molise e dalla valle di Fortore [1].

Memorande opere di Roberto furono la certosa di s. Martino, il monistero e la chiesa di s. Chiara ove egli il primo ebbe la tomba e quindi il figliuolo Carlo, Maria di Valois e Giovanna I.ª [2]. Era la chiesa superba dei dipinti di Giotto, ma il reggente Barrionuovo li fece coprire di stucchi dorati: appena rimase salva da questa vandalica profanazione una immagine della Vergine. L'ospedale della Annunziata è un monumento della pietà della buona regina Sancia sua moglie, come lo sono tante altre pie fondazioni.

La *prima* Giovanna, la cui debolezza permise lo assassinio del marito, visse nelle distrazioni de' piaceri [3] e nei palpiti di una punizione crudele che trovò nel castello di Muro. Fortunata solo nel meritare il

1 Reg. di Roberto, anno 1335 seg. colla lettera C, al fol. 20.

2 Il campanile principiato nel 1328 doveva essere a cinque ordini o piani. Il primo è di ordine *toscano*: il secondo di ordine *dorico*: il terzo *jonico*: restavano a farsi il *corintio* ed il *composito*. Il Masuccio disegnò la fascia sottoposta nel capitello jonico, creduta due secoli dopo invenzione del Buonarroti.

3 Quando Petrarca fu inviato dal pontefice alla corte di Giovanna I. vi trovò un combattimento di gladiatori. — Petrarca, lett. famil. l. V.

compianto di Petrarca. Nessuna opera ci rimane al ricordo di Carlo III di Durazzo.

Ladislao educato nei campi, spingeva le sue mire al di là del regno di Napoli, ed ambiva la corona imperiale. Sulle sue bandiere leggevasi l'orgogliosa divisa *Aut Cæsar, aut nihil*. Principe bellicoso, conquistatore, sempre in guerra, non curò alcuna gloria di prosperità civile [1].

Tiriamo un velo sul regno inglorioso della *seconda* Giovanna. Questa regina non mancava d'ingegno e di spirito, ma la giusta severità dell'istoria ci ha lasciato di lei tristissime pagine [2]. Monumento del suo amore pel fratello è quel nobile, maestoso sepolcro che la medesima fece innalzare a Ladislao nella chiesa di s. Giovanni a *Carbonara* sul disegno di Andrea Ciccione.

1 Il suo sistema di guastar le campagne era tale che i contadini lo chiamavano il re *guasta grani*. Sismondi — Storia delle rep. it. c. 61.

2 Quando il condottiero Sforza, dopo aver più volte tradito questa regina, ritornava ai suoi stipendi, il cancelliere di Napoli leggeva a Sforza la novella formola di un giuramento che avrebbe dovuto più fortemente legarlo alle sue promesse: Giovanna l'interruppe nella sua lettura *lasciate* ella disse *che Sforza pronunci il suo giuramento come meglio gli piace: mi ha tante volte tradita, che se questa volta è di buona fede, saprà egli stesso dettare la formola misteriosa che lo legherà alla giurata fede.*

L'adozione fatta da questa regina di Alfonso d'Aragona fu il solo ed involontario benefizio ch'ella fece ai suoi regni.

Nè tampoco la scusa che aver potevano i normanni e gli svevi di mantenere una marina florida, può concedersi agli angioini.

Il valore e la espertezza di Ruggiero di Loira che comandava le flotte siciliane, forzarono sulle prime gli angioini a tenere in ordine la loro marina: la invenzione della bussola ritrovata in quei tempi dallo amalfitano Flavio Gioia, n'è una pruova. Ma fin dal regno della prima Giovanna la marina napoletana era spenta. Quella regina, sovrana della Provenza e del regno di Napoli, fu più volte costretta di esporsi al mare, ed ogni volta dovette noleggiare le galere genovesi. Ella cadde nelle mani di Carlo III. di Durazzo espressamente per non aver navigli con i quali poter fuggire: le dieci galere provenzali che venivano a salvarla, giunsero dopo la sua prigionia [1].

1 Costanzo — Ist. di Napoli, lib. 7.

CAPITOLO IV.

Pubbliche opere della dinastia aragonese.

Venuto il dominio di Napoli nella dinastia aragonese, alla sola dominazione di Alfonso possiamo piacevolmente arrestare i nostri sguardi. Benchè Alfonso possedesse allora i regni di Aragona, di Valenza, di Sicilia, il Rossiglione, la Corsica, la Sardegna, pure gli piacque di stabilire la sua sedia regale in Napoli, che fu da lui mirabilmente ornata. Ampliò il molo, lo arsenale ed il castel-nuovo, ove allo entrar della porta fu posto, come oggi si vede, il magnifico arco trionfale fatto innalzare dai cittadini per eternare la memoria di quel giorno in cui Alfonso, pacificato il regno, entrò in Napoli trionfante. Fece restaurare gli acquidotti che portavano le acque nella città, e raccoglier quelle che erravan disperse, come anche fece lastricar le strade per toglierne ogni immondezza, e disseccar le vicine paludi che nella estate rendevano l'aere mal sano [1]. Ridusse il castello dell'*Uovo* presso a poco nello stato in cui lo

1 Vivenzio — Ist. di Napoli, libro IX.

vediamo , e lo scelse a delizioso soggiorno dei suoi ozî generosi.

La vita di Alfonso era divisa tra le lettere, le armi e gli amori: al primo di questi infausti amori noi dobbiamo il governo efferato di un bastardo. Alfonso conservava sempre nel cuore un' eterno, profondo dolore per la perdita di Margherita di Hijiar sua prima amica, vittima della gelosia di Margherita di Castiglia : la memoria della prima sua tenerezza non era spenta tra le braccia della bella Lucrezia d' Alagno. Ferdinando, che Margherita gli aveva dato, dovette il trono a questa infausta costanza di amore. Prima legittimato, poi acclamato dai baroni uniti in parlamento, succedette al padre. Ferdinando , che i nostri storici unanimemente chiamano crudele, vendicativo, superbo, doppio e poco osservatore della fede [1], vano della magnificenza della sua corte, si applicò meno a edificare che a distruggere : fino a saccheggiare il santuario del monte

1 Era così nota la sua natura crudele e vendicativa nel non osservar mai patti e giuramenti, che il duca di Milano spedì procura in persona di Roberto Sanseverino conte di Cajazzo, chè sotto la fede di leal principe potesse assicurare in nome suo quelli baroni che volessero accordarsi col re.

Gargano e battere una moneta in memoria di questa indegnità.

Alfonso II. del quale una trave di fuoco apparsa sul castel-nuovo al suo nascimento faceva presagire la natura crudele, amò meglio chiamare i turchi in suo soccorso contro i propri sudditi, che ascoltare i saggi consigli di Cosmo de' Medici. Gioviano Pontano e Giovanni Albino impudenti adulatori [1] di Ferdinando I. e di Alfonso II., non han potuto o non hanno curato ricordarci altre pubbliche opere fatte eseguire da questi principi, fuorchè il riattamento e le fortificazioni del muro di cinta della città di Napoli [2]. Nondimeno ricorderemo con lode di Ferdinando d'Aragona che la prima idea di bonificare i *lagni* di Terra di Lavoro a questo principe è dovuta. Da una antica *consulta* del 1466 relativamente ai *lagni*, rilevasi che » re Ferrante I. con suo privilegio di detta data, pre-

1 Nella orazione recitata da Giovanni Albino nel giorno che Alfonso II. salì al trono, è specialmente lodata la santità della fede da lui tenuta con gli amici e coi nemici, la sua giustizia, i suoi santissimi costumi — *Amicis atque inimicis omnibus promissa servasti. Quid dicam de justitia? Tua igitur singularis virtus sanctissimique mores* — Ed ecco come per lo più è scritta l' istoria.

2 Joviani Pontani, Historia Neapolitana, lib. VI.

» scrisse che per lo maggior bene dell' agricoltura si » fossero incanalate le acque di Terra di Lavoro, a » spese dei comuni di detta provincia, con prender- » si lavoranti da qualunque città e castello baronale » o regio di Terra di Lavoro o Molise e de' due » Principati [1]. » Nel silenzio dei nostri istorici, per quante ricerche abbiam praticate nei pubblici archivî, non troviam ricordo di altre opere pubbliche fatte da Ferdinando e da Alfonso, meno che le indispensabili riattazioni di ponti. Abbiam di vero trovato un cenno della costruzione de' ponti di Striano, s. Marzano, Longula; ma con ordine » che nessuno » trasporti mercanzie per detti ponti, essendo stati co- » strutti per uso di regia caccia [2]. Siamo debitori ad un *trovatore* che accompagnò Carlo VIII nella sua fugace invasione d' Italia per averci lasciato la descrizione della magnifica villa in Poggio-reale, diletta cura di Alfonso II.

Qui est un lieu de plaisence confit,
Aussi Alphons pour son plaisir le fit.

1 Dai registri *literarum partium* nel grande archivio, anno 1466.

2 Dalla scrittura de' così detti *comuni* nel grande archivio, anno 1474.

Il poeta nel descrivere la vaghezza dei verzieri, ricchi di olivi, di aranci e di ogni maniera di pometi, non obblia le aiuole dei fiori che non disgraderebbero il più vago giardino de' giorni nostri:

Et de Rosiers assez bien dire l'ose
Pour en tirer neuf o dix muyts d'eau rose
Costes Fontaines et petites rivieres
Pour s'esjoyr, et à la fois s'esbattre
Ou sont ymaiges antiques d'alabâtre
De marbre blanc, et de porphire aussi.

Seguivan da costa:

. . . . Vinnobles d'excellence
Dont il en sort si tres grant abondance
De vins clairets, de vin rouge, et vin blanc.

Quindi il parco per gli armenti che allora formavano una parte, e la migliore, della rendita de'nostri re:

. . . . Gras boeufs et grasses vaches
Chevaulx, muletz, et jumens par monceaulx
Asnes, cochons, truyes, et gras pourceaulx.

Di poi seguivano parchi da caccia:

Là ou que sont les grans bestes saulvaiges
Comme chevreulx à la course soubdains . . .

Questi deliziosi luoghi eran per soprappiù lieti di purissime e copiose acque:

Que toute Naples peut fournir et laver
Et toute Bestes grandement abreuver [1].

E crediamo, che a tutti sarà mirabile il considerare, come un principe del carattere di Alfonso II, dividendo la sua vita tra la guerra e le più atroci vendette, tanto si piacesse di queste care, riposate delizie, nelle quali è facile riconoscere il tipo dei nostri moderni giardini inglesi.

Carlo VIII re di Francia, dopo aver per quattro anni discusse le sue più che dubbie ragioni sul regno di Napoli, finì con affidarle alla spada de' suoi soldati [2]. Alfonso II, la cui unica gloria fu quella

1 *Vergier d'honneur* — Questo buon trovatore sarebbe stato prezioso pel Walter-Scott. Non vi fa grazia di una pianticella di *prezzemolo* e di *maiorana*, nè della più minuta descrizione del *pollaio* e delle *cantine*:

Si grandes sont, si longues et si larges
Et composées de si subtilz ouvraiges
Tant en pilliers comme voulsure ronde
Qui n'en est prix de pareilles au monde.

2 Giannone seguendo Filippo de Comines, obblia in questa occasione la gravità di uno storico per darci un fatto legale di queste ragioni disputate (forse a miglior diritto) dal duca di Lorena. Il consiglio di Francia, di cui il Comines faceva parte, e ch'era delegato a decider questa lite, *portava in lungo* la deliberazione per

delle armi, del valore e della esperienza colla quale si era distinto e nello assedio di Otranto, e nelle guerre d'Italia, atterrito dall'odio universale che si era concitato nel regno, rinunziò la corona a Ferdinando suo figliuolo e finì col farsi frate in Messina [1]. Il giovane Ferdinando non potendo resistere ai francesi, si ritirò prima in Ischia, poi in Sicilia. Carlo VIII padrone del regno, non attese che ai piaceri: Ferdinando ricorse per sua irreparabile sventura al *Cattolico* ch'era già padrone della Sicilia. Carlo VIII fu cacciato dal regno: l'odio per le rapine de' francesi, produsse un cangiamento nei napoletani, che richiamarono dalla Sicilia il loro re Ferdinando, il quale festeggiato, acclamato, ridusse il regno presso che tntto alla sua dominazione. Ma la morte lo rapì bentosto allo amore de' suoi sudditi; fortunato solo nel non conoscere i tradimenti, di cui fu vittima l'infelice suo

istancare il duca: ma il noto traditore Comines era in fatto di cavilli e d'intrighi educato a buona scuola, a quella di Luigi XI. — Giannone, St. civ. del regno di Napoli lib. XXIX.

1 Alla nuova dell'entrata in Napoli di Carlo VIII il papa Alessandro VI esclamò — *I francesi hanno corso l'Italia con gli sproni di legno, e ne hanno fatta la conquista con la creta* — Il papa alludeva ad una costumanza degli ufiziali francesi, che quando corre-

zio Federico, a cui lasciò una corona con tanta gloria riconquistata.

Federico più delle lettere che delle armi vago, di cui l'equità, la modestia, la umanità gli meritarono il favore degli uomini, chiaro per ingegno, per seducente eloquenza, generoso, prudente, amator di virtù, non aveva quella forza di carattere, quell'ardire che abbisognava nelle severe circostanze in cui la crudeltà, la odiosa dominazione di Ferrante e di Alfonso II, e l'ambizione della Francia e della Spagna, lo avean posto [1]. Questo principe sfortunato fece battere una moneta, la cui divisa mostrava il suo proponimento di stabilire un nuovo ordine di cose: era da una

vano a cavallo per diporto si servivano, in vece di sproni, di aguzzi pezzi di legno, ed alla creta con la quale segnavano le case che servir loro doveano di alloggio — Nardi — Vita di Antonio Giacomini Tebalducci Malespini.

Antonio Tibaldeo esprimeva coi seguenti versi la sua indegnazione per la debole resistenza delle truppe napoletane all'armata di Carlo VIII

Scorno eterno all'italico paese
Quando sia letto che un regno sì forte
Contro i francesi non si tenne un mese.

1 Camillo Porzio — Congiura dei baroni, lib. I. — Tristano Caracciolo *de varietate fortunæ in Friderico rege.*

parte un libro tra le fiamme coronato dello stemma reale, ed al rovescio il motto *Recedant vetera* [1]: ma l' altezza del suo cuoro ceder doveva alla forza ed al tradimento. Minacciato dalle armate francesi di Ludovico XII, ignorando la divisione del regno già fatta tra il re di Francia e Ferdinando V [2] confidava negli aiuti dei turchi e del re *cattolico*. Ma quando gli fu palese il tradimento di questo principe, amò meglio darsi a Ludovico XII: consiglio infelice, dice il Guicciardini, che gli tolse per sempre ogni via a ricuperare il regno [3]. Esule, negletto dal re di Francia era ivi soccorso dai buoni frati del nostro monistero di *Monte-Oliveto*, tanto da lui arricchito. Non rimaneva della stirpe de' nostri re aragonesi che il piccolo Duca di Calabria, ch' era al sicuro nella rocca di Taranto. Dopo valente, ostinata difesa, il bravo e fedele conte di Potenza, al quale Federico aveva affidato così caro pegno, nel ceder la rocca, fece giurare Consalvo sull' ostia consacrata di lasciar libero il

1 De la vie et du pontificat de Leon X, par WILLIAM ROSCOE, traduit de l'anglais par P. F. HENRI, chap. 6. tom. I. pag. 335.

Vedi anche SANNAZZARO, elegie, lib. III. eleg. 1.

2 GUICCIARDINI lib. V. — GIOV. lib. I., vita del *gran capitano*.

3 GUICCIARDINI ibid.

reale infante. Ma il *gran capitano*, fu spergiuro ed inviò prigioniere in Ispagna il giovine principe [1].

Fra i tre rimproveri che nel termine di sua vita Consalvo di Cordova faceva a sè stesso, era quello il primo di averlo tradito [2]. Ma lo iniquo partaggio del regno fra il *Cattolico* e Luigi XII, durò poco. Il più pedestre de' nostri cronisti nella sua grossa semplicità ne dà, per avventura, meglio dei più gravi storici la vera ragion politica — *Quia regnum non capit duos, commissis pluribus stragis, die veneris aprilis victi Galli.*

Il prodotto dei pascoli di Puglia fu un' oggetto di dissensione tra i generali francesi e spagnuoli. Nel primo anno il duca di Nemours ed il *gran capitano* li divisero amichevolmente, ma nel venturo anno ciascuno di essi volle averne la maggior parte [3]. La

1 Guicciardini lib. V.

2 Consalvo di Cordova soleva dire che di tre cose si rimproverava nella sua vita: 1.° di aver mancato di fede a Federico di Napoli, 2.° di aver mandato Cesare Borgia prigioniero in Ispagna, 3.° di aver commesso un fallo più grave che non avrebbe mai rivelato. Giovio suppone che rimproveravasi di essersi lasciato ridurre nella oscura umiliazione in cui la ingratitudine di Ferdinando V suo re lo avea confinato — Jovius, vita Consalvi lib. III., pag. 275.

3 Guicciardini, istor. d' Italia lib. V.

grande contesa fu decisa nei campi di Cerignola: i francesi vi furon vinti da Consalvo: questa vittoria diede intero a Ferdinando il *cattolico* il regno di Napoli [1]. Il duca di Nemours, discendente di Clovis comandava i francesi: invano il celebre Baiardo, il cavaliere *senza paura e senza macchia*, vi sostenne solo difendendo un piccol ponte lo assalto di 200 nemici: non erano più allora i tempi di Orazio Coclite. In questa battaglia, essendosi o a caso o a bella posta attaccato il fuoco alle munizioni degli spagnuoli, Consalvo con franco animo gridò: noi abbiamo vinto: Iddio ci annunzia manifestamente la vittoria, dandoci segno che non bisogna più adoperare l'artiglieria [2]. Infatti la pugna fu breve e la rotta de' francesi compiuta. La storia riproduce spesso gli stessi avvenimenti e gli uomini grandi vi hanno, per così dire, un' aria di famiglia. Cesare avrebbe detto lo stesso combattendo questa giornata, e Consalvo si sarebbe sul Rubicone affidato alla sua fortuna [3].

1 Guicciardini ibid.

2 Guicciardini ibid.

3 In questa guerra di Napoli seguì per opera di Consalvo e di Pietro di Navarro una totale innovazione nelle belliche fazioni: Consalvo fu il creatore di quella formidabile infanteria spagnuola che fece

Ferdinando V, il più fortunato de' principi del suo tempo, che ne vantava assai grandi, dovette il regno di Napoli non al suo valore, ma alla sua dissimulazione ed al braccio di Consalvo. La sua perfidia verso Ferdinando II suo intimo parente e verso Federico, imprimono sulla sua memoria una macchia, che non può esser cancellata dagli ottenuti successi. La sua facilità a mancar di fede lo aveva renduto odioso: la sua impudenza, nel trarne vanto, detestabile. Quintana suo secretario gli disse un giorno che il re di Francia si doleva forte di essere stato da lui ingannato due volte. Ferdinando rispose: » l'ubbriaco » ha mentito, io l'ho ingannato più di dieci volte. » Quando Massimiliano Sforza duca di Milano, fu obbligato a rinunziare a Francesco I re di Francia la sovranità de' suoi stati, discese dal trono senza dolersi, mostrandosi anzi contento di essersi liberato

lungo tempo l'ammirazione di Europa. Pietro di Navarro, che Paolo Giovio dice di fantaccin privato fatto pel suo valor capitano, fu il primo e più abile ufiziale di artiglieria de' suoi tempi. Egli immaginò di porre sopra leggieri carri piccioli cannoni per portarli rapidamente ove il bisogno il richiedeva: fu il primo, al dire del Guicciardini, a praticare il potente mezzo delle mine nella espugnazione delle fortezze del regno di Napoli.

dalla tirannia degli svizzeri suoi ausiliari e di non dover più temere le frodi del *Cattolico*. Questo principe non visitò per pochi mesi il regno di Napoli che al solo oggetto di fare un processo al suo vittorioso generale; e intorno al gratificare il regno non vi portò, al dire del grave Guicciardini, alcuna utilità o benefizio [1].

Ridotto il regno in istato di provincia sotto la lontana, severa dominazione spagnuola, ogni nostra gloria si estinse. Fino quello splendore di cui avea fiammeggiato la letteratura napoletana sotto la casa di Aragona si spense, quando fu questa balzata dal trono. Gioviano Pontano che ne era l'ultimo avanzo ne profanò la fine con la sua vile ingratitudine [2]. Una profonda oscurità succedette a quella brillante luce.

1 Guicciardini lib. VII.

2 Gioviano Pontano, antico secretario di Ferdinando I, dopo essere stato per 50 anni colmato di benefizi da Ferdinando e dai suoi successori, profanò i suoi capelli bianchi, presentando a Carlo VIII in nome de' napoletani una pubblica arioga di felicitazioni, nella quale ebbe la viltà di svelare i vizi de' principi che erano a lui noti per la intimità che gli avevano accordata. Così fu il primo a smentire col suo esempio le massime che aveva tanto ipocritamente professate nel suo trattato *della ingratitudine*.

CAPITOLO V.

Pubbliche opere del governo viceregnale.

Il primo nostro vice-rè fu Consalvo di Cordova: questo veramente *gran capitano*, macchiò la sua gloria col mancar di fede ai nostri principi aragonesi, e ricevè dal *Cattolico* quel premio istesso che aveva ricevuto il Colombo. Chiamato dai tesorieri regî a dar conto della sua amministrazione, avrebbe potuto rispondere come quell' illustre romano — *andiamo a render grazie agli Dei delle mie vittorie* — ma il suo ingrato padrone non aveva un cuore romano. Quindi la giustificazione di Consalvo fu più prosaica: tra i discarichi che presentò ve ne furon due notabili, cioè, una somma di 600,494 scudi di oro per soldi e doni alle spie che avean giovato alla conquista del regno (cosa per noi poco onorevole) e 200,736 scudi di oro per elemosine ai frati ed ai poveri che avean pregato per la vittoria delle armi spagnuole. Nel breve periodo del governamento di Consalvo, non abbiamo alcun ricordo di pubbliche opere eseguite nel regno, e per la trista condizion de' tempi non potevamo averne.

Or se noi abbiamo consacrate queste poche linee al *gran capitano* nello stuolo dei vice-rè che ci governarono per tre secoli, ci limiteremo per lo più degli altri a ricordare i nomi, nella occasione di dover registrare quel poco che fecero in materia di pubbliche opere, lasciando ogni altra lor cosa nell' obblio. E quest' obblio è eminentemente cristiano, perchè porta seco quello dei gravissimi mali di cui furon causa; ed è il più che in buona coscienza possiam fare con questi signori che il buon Parrini chiama *teatro di eroi*.

I frequenti mutamenti dei vice-rè durante il regno sospettoso del *Cattolico* e di Filippo II, e durante il debole dominio di Filippo III, di Filippo IV e di Carlo II, non han lasciato altra memoria di alcuni di questi governanti che il ritratto e qualche *grida* contro i banditi ed i giuocatori o contro l'estrazione delle monete e dei grani, che tutti credevano dover ripetere. I capricciosi, superbi e vani favoriti di questi ultimi principi resero cotesti mutamenti anche più frequenti; la qual cosa accrebbe i nostri guai. Mentre la immensa monarchia di Carlo V e di Filippo II perdeva ogni potere, ogni influenza, ogni gloria, la cancelleria spagnuola s' intitolava ancora padrona della massima parte del mondo. Questo pa-

role erano vere ai tempi di Carlo V e di Filippo II, allorchè il sole non mai tramontava sui dominî spagnuoli, allorchè questi eran tanto vasti che nel testamento di Filippo II non si fa menzione del regno di Napoli, compreso nella denominazione di regno di Aragona; ma eran derisorie nella fine del secolo diciassettesimo [1].

Direm solo per amor del vero che quasi tutti i vice-rè gareggiarono per ornar Napoli e renderla degna di essere, come il Casa la chiamava, veramente una città regale. La arricchirono di vaghi fonti, di magnifici edifizî; ingrandirono, lastricarono e resero più regolari le interne strade e le piazze; furon talvolta generosi di protezione e di doni a molte sontuose chiese; le quali cose promossero lo studio della civile architettura, e per gl' insigni lavori di pittura, di scultura, di cui i Tempî superbirono, favorirono grandemente il culto delle arti belle. Molti ospizî pei poverelli e molti ospedali sono ai vice-rè dovuti, alme-

1 Parrini rapporta una patente di vice-rè nel regno di Carlo II e vi si leggono queste pompose parole. — *Quapropter nos ad ipsum agnoscentes ac de eo (uti pars est) maxime solliciti, quippe qui dum uno eodemque tempore, tot tantisque regnis et provinciis nostris quæ maximam orbis partem amplectuntur.*

no pel favore che loro accordarono, ed in queste pie opere anche le loro mogli si distinsero: amabile memoria del loro animo gentile.

E per ciò che riguarda la capitale, ricorderemo il nome di Pietro di Toledo che edificò il palazzo per l'abitazione dei vice-rè nell' interno della città, pensamento civile e generoso, togliendo la residenza del Capo del governo dalle fossate e dalle torri di un castello. Fece abbattere tutti gli archi, i portici e gli altri impedimenti che rendevano oscure e mal sane le case, e brutte le vie della capitale. Edificò il magnifico forte di s. Erasmo, ai cui piedi fa vaga mostra la gentile certosa di s. Martino coronando pittorescamente il più bel colle del mondo. Fece quella bellissima strada chiamata *Toledo* che forma tuttora il più vago, il più caro ornamento di Napoli. Rese più ampio, più lucido il passaggio della grotta di Pozzuoli: emulando i nobili ozî de' più illustri romani, edificò un magnifico palazzo in Pozzuoli, i cui avanzi ancora si ammirano; e dilettandosi di spesso permanervi, la sua generosità contribuì di molto a ripopolar quella città, quasichè distrutta dal tremuoto nel 1538. Ridusse a civile uso lo antico *castello capuano*, una volta fa-

vorita abitazione dei nostri re, nel quale riunì tutti i tribunali e vaste prigioni: la qual cosa, se ai dì nostri può trovar censura, era di assai laudevole tre secoli fa. Protesse le arti, di che fa perenne testimonianza quel nobile sepolcro, capo lavoro di Giovanni di Nola, che noi ammiriamo nella chiesa di s. Giacomo, e che amò veder compiuto mentre era ancor lieto della vita, volendo mostrare che tra le umane grandezze non obbliava la morte. Ed è stupendo a chi mira essere state queste opere eseguite mentre le nostre province soffrivano grossi dispendi per le continue guerre di Carlo V, mentre il regno resisteva colle sue sole forze alle invasioni del terribile Solimano, mentre era afflitto da tremuoti, da tumulti popolari, da tremende eruzioni del Vesuvio. Ma i grandi uomini non si tardano nei loro disegni dalle più difficili e malagevoli circostanze.

Nè lasceremo obbliati i nomi del marchese di Mondejar, che cominciò la fabbrica dello arsenale, poi terminata dal principe di Pietraperzia suo successore: del duca di Ossuna che prese vigile cura di far restaurare gli acquidotti che conducono in Napoli l'acqua della Polla: del conte di Miranda che fece ed ornò quella bella piazza nel luogo ove poi fu edifi-

cata la reggia, e che in quei tempi serviva non solo di piazza d'armi, ma eziandio di anfiteatro nella occasione di nobili giostre e tornei, e di giuochi di tori ed altri simili spettacoli allora in uso. Restituì egli a più magnifica forma il ponte detto *della Maddalena* sul Sebeto, e quello che conduce al *castello lucullano*, come del pari fu assai commendevole di aver tolta la polveriera dall'interno della città e di averla edificata in luogo remoto fuori *porta capuana* [1]. La sua pietà provvide al decoro dei sepolcri dei principi aragonesi che giacevan negletti nella sagrestia della regia chiesa di s. Domenico, quali decentemente ornò rivestendoli di preziosi broccati nel modo che tuttora si ammirano [2]. Ed è il conte di Miranda altamente laudevole per aver suggerito al durissimo Filippo II questo atto di pietà. Ma darem particolare ricordo al conte di Olivares, che si diede

1 Parrini ricorda fra tanti danni cagionati dagl'incendi della polveriera nell'interno della città quello del 1589 ove morirono cinquanta persone, e gravi ruine avvennero al contiguo edifizio dei tribunali — Parrini, vice-regnato del conte di Miranda v. I.

2 *Memoriæ Regum Neapolis Aragonentium temporis injuria consumptæ.*

Pietate chatolici Regis Philippi a Joanne Astunica Comite Miranda curante Sepulcra instaurata. — Parrini ibid.

di tutto animo a render Napoli più bella. Sul disegno dello architetto Fontana, mise in comunicazione il molo grande ed il piccolo con un' ampia via cui godè dare il suo nome. Sulla stessa riva fece innalzare quello edifizio che ora è dedicato all'ufficio di pubblica salute: purgò dalle immondezze e rese salubre ed abitabile il *mandracchio*: conquistò sul mare parte di quella bella strada che ora chiamasi *della Maddalena*, le cui fondamenta furon di pali che occuparono la larghezza di trenta braccia di mare: diè principio alla formazione di un nuovo molo presso la torre di s. Vincenzo: fece terminar lo edifizio della dogana regia: spianò quella gran piazza innanzi al *castel-nuovo* ad uso di militari esercizi. E per non esser noiosi taceremo delle altre strade interne da lui aperte ed ampliate, e de' molti fonti di cui provvidamente le rese liete. Questo vice-rè fece erger nel duomo quel magnifico mausoleo alle ceneri obbliate di Carlo I d'Angiò e di Carlo Martello re di Ungheria: pietoso ufizio e più amabile quando emenda la ingratitudine de' passati. Faremo onorevol menzione del primo conte di Lemos, che sul disegno dell'architetto Fontana diè principio alla edificazione della maestosa reggia, il cui compimento era riserbato all' altezza generosa del

nostro augusto regnante Sovrano: il conte gareggiò con i suoi predecessori nell' arricchir di fontane la capitale.

Sebbene sia nostro divisamento consacrare particolare onore al secondo conte di Lemos nel luogo ove parleremo delle sue magnifiche *bonificazioni*, faremo solo qui ricordo del sontuoso edifizio delle pubbliche scuole, che fece innalzare fuori *porta-costantinopoli* nel medesimo sito ov' era stata molti anni prima la real cavallerizza, il qual cangiamento mirabilmente prova l' irresistibil progresso di ogni civil società ne' tempi anche più tristi: egli impiegò per tale opera meglio di cencinquantamila ducati. Nella inaugurazione de' regî studî fu fatta nna curiosa cavalcata composta dei dottori del collegio e professori della università. Erano essi vestiti all' uso di Spagna colle insegne del dottorato: gli abiti dei teologi eran bianchi e neri: quelli dei filosofi, azzurri e gialli: i giuristi li portavano di color verde e rosso, e tutti avean le berrette con i fiocchi de' medesimi colori. Se queste cose presteranno a taluno occasione di gabbi, noi non al certo ci consentiamo. Domandiam perdono ai nostri leggitori se ci arresteremo alquanto nel brevemente far cenno delle iscrizioni che ornarono questo

magnifico edifizio. E di vero, quanto è bella, grave, dignitosa nella sua brevità la seguente!

ERUDITIONI PUBLICÆ HOMINUM COMPLECTRICI
GYMNASIA REGIA

Che se il Lemos ricordò in una di queste iscrizioni: *exhaustis ad annonam paludibus*, a buon diritto il fece; perocchè l' obblio e l' ingratitudine de' posteri son sempre penosi ai grandi uomini.

Or proseguendo la nostra inchiesta, di cui se ci siamo un poco sviati è causa quel caldo amore che sentiamo per ogni onorevol testimonianza della nostra civiltà in qualunque tempo la troviamo, ci faremo dal dire che al duca d' Alba dobbiamo quel faro che tuttora esiste nella punta del molo con le annesse fortificazioni: egli per rendere più comoda la circolazione, aprì nella muraglia di cinta fuori *porta reale* la grande porta, la quale conserva il nome che le diede di *Alba*: ampliò ed ornò la bella strada di Mergellina: abbellì di pitture il real palazzo, se non che le dedicò alle gesta di Ferrante di Toledo suo avo. Ma ciò che più onora il duca d'Alba è l' aver condotto in Napoli con molta spesa e diligenza le acque di s. Agata e di Airola.

Il conte di Montereý, oltre i nuovi fonti, de'quali

ogni vice-rè facevasi quasi un dover necessario, congiunse con un ardito ponte che tuttora esiste la contrada di *Pizzofalcone* con quella di *s. Carlo le Mortelle*, dianzi bruttamente divisa dalla valle, ove è ora la sottoposta strada di Chiaia.

Il duca di Medina fu pago di dare il suo nome alla magnifica *fontana Medina*, alla *porta Medina*, al *palazzo Medina* in Posilipo, edificato per suo diporto, e di render rotabile la strada che quivi conduce.

I bei nomi dell'ammiraglio di Castiglia, del duca d'Arcos, di D. Giovanni d'Austria nei loro brevissimi governamenti, furon per noi sterili d'ogni memoria.

Dobbiamo al conte di Ognatte il fonte e la strada della *selleria* aperta sulle ruine delle case demolite di un ribelle, memoria che poteva il conte risparmiarsi di eternare con una ventosa iscrizione,

Come se avesse appunto
Siracusa espugnata, arsa Sagunto.

Provvide di comode e distinte carceri le donne condannate alla galea, e non obbliando la galanteria spagnuola godè chiamarsi custode dell'innocenza, quasichè gli piacesse ascondere alle gentili donne la punizione delle prave e delle malvage. Aveva pur disegnato

di abbellir la strada della riviera di Chiaia di platani e di fonti sul progetto già fatto dall' ingegnere Pietro di Marino : ma il suo breve governo non gli permise di porre in esecuzione questo proponimento.

Nè di vero le piramidi (così pomposamente chiamate dal Parrini) innalzate dal conte di Castrillo e dal conte di Pennaranda innanzi la chiesa di s. Paolo e la porta piccola del duomo, onorano il loro gusto nelle arti belle.

Il cardinal d' Aragona più che alle civili diede le sue cure a guerresche opere , perocchè diligentemente provvide alle fortificazioni del castello del Carmine , e demolì le case innanzi alla contigua chiesa per farvi una ampia piazza d' armi.

Dobbiamo egualmente a D. Pietro di Aragona lo edifizio della real cancelleria cominciato dal cardinal suo fratello , l' arsenale , la darsena , la strada che la costeggia la quale fa capo salendo al real palagio, l' ampliazione di vasti quartieri militari a Pizzofalcone , alcuni bei fonti. La più utile opera fu quella della restaurazione dei bagni minerali fuori la grotta di Pozzuoli , di Baia. È fama che sin da lontanissimi tempi numeravansi queste terme a meglio di quaranta e la loro virtù salutare veniva artificiosamente

spiegata per mezzo di alcune statue, le quali con la mano indicavano le infermità, cui ciascuna di queste terme giovava; e vedevansi registrate con greche iscrizioni ne' marmi. Alcuni medici salernitani, corrivi del guadagno che lor si toglieva con l'uso di queste prodigiose acque, infaustamente veleggiarono da Salerno a Pozzuoli e coprendo con le tenebre della notte la loro empia profanazione, distrussero le iscrizioni e i condotti delle acque minerali. Noi ad onore della scienza taceremo il nome di questi straordinarî pirati, ma non già la consolante tradizion popolare che al loro ritorno in Salerno un meritato naufragio avesse punito un tanto maleficio. Il vice-rè commise a due illustri medici Vincenzo Crisconio e Sebastiano Bartoli la benefica cura di restituire quelle terme in migliore stato. Tre iscrizioni, una all'ingresso della grotta, una in Pozzuoli, una sulla *strada aragonia* aperta allora da Pozzuoli a Baia, eternarono questo benefizio di cui il conte di Ognatte consacrò la più stabile perpetuità nel *volume della termologia aragonia*, lavoro del medico Bartoli che nuovamente ricordiamo a titolo di gloria.

Se non che questo vice-rè che il buon Parrini chiama *curiosissimo di pitture e di statue*, trovò un fa-

cile mezzo onde arricchire il suo *museo in Ispagna*, *e portò seco le statue de' quattro fiumi che adornavano la fontana del molo*, *la Venere che giaceva nella fonte al castel nuovo ed alcuni puttini della fontana Medina ch' erano i migliori miracoli che avesse fatti lo scalpello di Giovanni da Nola*. Tristissima condizione de' tempi ove permettevansi queste impudenti rapine delle quali il duca d'Alcalà aveva dato primo lo esempio *facendo un cumulo prezioso di statue e simulacri antichi*, *fra i quali vi era quello della nostra Partenope*; *ma caduto in mano de' corsali il vascello che conduceva in Ispagna questi miracoli dello scalpello*, *fu il tutto gittato in mare dall' ignorante superstizione di quei barbari*. Queste parole del Parrini abbiam voluto interamente trascrivere, onde si vegga sempre più per esse quale era la durissima ragione de' tempi, nei quali queste azioni eran permesse e quasi commendate. Lasceremo ai nostri leggitori il diffinire se sia maggior colpa la superstiziosa ignoranza dei corsari o l' impudente spoglio fatto da questi vice-rè.

Il marchese di Los Velez fu il vero restauratore della regia zecca, non solo con l' ingrandire ed isolare il magnifico edifizio tuttora esistente, ma per le migliorazioni prodotte alla fabbricazione delle mone-

te. Quelle di rame furon portate a tal perfezione che serviron di norma alle altre di argento. Condusse copiose acque nella darsena per comodo della ciurma delle galere, nelle quali allora consisteva ogni nostra forza navale, ma per quei tempi non ispregevole.

I vice-rè che seguirono fino alla conquista del regno fatta da Carlo III di Borbone, non ci lasciarono quasi alcuna memoria di pubbliche opere. Fin da' tempi del marchese di Los Velez le finanze del regno eran ridotte allo stremo per la guerra di Messina, per l'adulterazione della moneta, per l'audacia impunita dei banditi. La sola memoria che ci rimane è quella del bel teatro di s. Bartolomeo dovuto al duca di Medina-Cœli che abbellì anche di fonti la riviera di Chiaia, ed il ricordo di Emmanuele di Lorena principe d'Elbeuf venuto con le armi imperiali di Carlo VI che diè principio agli scavi di Ercolano.

Or ci viene di notare le pubbliche opere eseguite dai vice-rè nelle nostre province, e qui ci è forza tritare assai minuto perchè, lo ripetiamo, la iattanza delle iscrizioni lasciateci da essi potrebbe indurci in gravissimi errori. Quindi per chiarir le nostre inchieste siam forzati, ancorchè talvolta ci pesi il farlo, a riportar di queste iscrizioni alcuni brani.

D. Pietro di Toledo cinse di baluardi e di mura la città di Cotrone: nei confini del regno, incontra lo stato ecclesiastico, fece innalzare la torre di *Martino Securo: ad bonorum securitatem reorumque vindictam.*

Il duca d'Alcalà D. Parafan de Ribera [1], diede principio, o per dir meglio, rese più comode le uscite da Napoli per Salerno e per Capua, ed ornò quella che conduce a Poggio-reale. Egli si annunzia in una iscrizione presso la Torre del Greco autore della strada *a Neapoli ad Rhegium*, ma infatti si limitò:

CONFLAGRANTIS VESUVII
IMPEDITAM
PURGATO INSIDIIS LOCO
EXÆQUATA PLANITIE
LATAM RECTAMQUE DUXIT
ÆRE PROVINCIALI.

. Donde chiaro emerge che il duca purgò questa via dei ladroni i quali la rendevano infame, che tolse gl' impedimenti delle lave del Vesuvio, ed in ciò fece

1 Non bisogna confonderlo con l'altro duca d'Alcalà D. Ferrante Alfonso de Ribera d'Enriquez. Il primo fu vice-rè dal 1559 al 1571; il secondo dal 1629 al 1631, e nel suo breve governo non ci lasciò alcuna memoria di pubbliche opere nè nella capitale nè nelle province.

bene: ma l'iscrizione istessa fece onorevole ammenda del mendacio di aver egli fatta la strada da Napoli a Reggio che, come abbiam veduto innanzi, quantunque informe, già esisteva. Fu autore della bella strada che conduce a Pozzuoli, ed in grazia di questa amenissima opera e del vantaggio portato alla pubblica salute rendendo facile lo accesso agli antichi bagni termali, gli perdoniamo le parole:

. VASTAQUE SCOPULORUM IMMANITATE
CONSTRATA

e quelle:

FRETO, MONTIBUS, SAXIS IMMANIBUS
INVOLUTA
. . . MARI . . .
DISSECTIS MONTIBUS,

parole che la mitologia greca avrebbe dedicate ad una fatica di Ercole: ma non possiam perdonargli di dirsi autore delle strade

. . . . . . AB NEAPOLI AD BRUTIOS, AD APPULOS, AD SAMNITES.

Ed abbiamo innanzi veduto a qual cosa queste sue opere limitavansi. Più modesto, ma più meritato onore gli fece il ponte per suo ordine innalzato tra la città di Cava e quella di Salerno, ove dianzi eran folti

boschi ed infami nidi di ladri. Incontrastata gloria gli è dovuta per le notabili migliorazioni che eseguì nella strada, tuttora esistente da Napoli ai confini dello stato della chiesa, che arricchì di moltissimi ponti accuratamente registrati dal Parrini e tuttora in gran parte esistenti, e de' quali meglio di dodici nel solo territorio di Sessa. Se non che conviene deplorare di avervi impiegato molti bei marmi delle reliquie dell'antica città di Sinvessa, uso profano e che fa gemere i cultori delle graziose arti.

Ma noi siam quasi dolenti di essere stati più severi che indulgenti alla vanità di questo vice-rè, perchè nel tutto era un'uomo di distinto merito. E di vero furono atto di saggia ed alta politica i termini che fece apporre nei confini del regno con lo stato pontificio nel luogo ancora chiamato *Portella*. Pensamento provvido che se fosse stato lungo tutto il confine imitato, avrebbe evitate molte fastidiose contese.

Il buon duca invitava generosamente gli stranieri promettendo loro:

PACATA OMNIA

ET MALIS MORIBUS PULSIS, BONAS LEGES.

A chi ricorda in quai tempi queste parole eran scritte, parrà come a noi che se questo era il de-

siderio del duca, gli è dovuta lode, ma le sue promesse eran più liberali che vere.

Sulla sola fede del Parrini, che non ne cita alcun documento, diremo che il duca di Ossuna spianò la strada e riattò i ponti di Puglia. Indubitatamente però a lui si deve lo aver ridotta *la cupa* detta *di s. Antonio di Vienna*, ingombra di folti alberi e nido di masnadieri, in quella magnifica via comunemente chiamata ora *capo-di-chino* ed allora *Cueva Girona* in onore di D.ª Isabella della Cueva moglie del vice-rè: amabile tratto di galanteria spagnuola. La qual cosa prova di più la iattanza innanzi osservata delle iscrizioni del duca d'Alcalà, perchè all' ingresso della capitale, sessanta anni dopo, non era una comoda via per uscire a quella volta.

Per comandamento del conte di Miranda, fu spianata la via che da Napoli conduce in Puglia, come costa da una iscrizione presso Ariano.

Faremo appena qui menzione dei bei fonti e della *Panatica* che dobbiamo al secondo conte di Lemos, perchè di questo grande uomo parleremo, come dice il Montaigne, *tout à notre aise* nel capitolo *delle bonificazioni*.

Una fontana in Reggio ricorda il duca di Ossuna.

Tre ponti, uno sul Garigliano, uno sul Sele, uno in Otranto ricordano il duca d'Alba, il cui nome troverà anche onorevol luogo nel capitolo *delle bonificazioni*.

Il conte di Monterey per le guerre d'Italia e pel timore di ostili invasioni, diè vigile cura alla riparazione delle fortezze del regno, cominciando da Nisita antico baluardo dei romani [1]: fortificò il porto di Baia con due torri per supplire alla distanza del castello: diè compimento alle fortificazioni dell'isola dell'Elba principiate dal conte di Benavente: restaurò le mura di Capua; e ci arresteremo un poco su di quest'opera, perchè la iscrizione che ne lasciò memoria è forse la sola priva di quella iattanza che rende le altre spesso risibili. Il vice-rè dopo aver rendute vere testimonianze dell'antica gloria di Capua, confessa che se le fortificazioni da esso fatte non sono pari alla prisca grandezza, sono sufficienti alla difesa [2].

Ma il buon conte obbliava presto questa modestia. Nella iscrizione che ricorda aver egli sgombra la strada

1 *Priscam hanc romanorum molem vetustate labefactam recenti mole reparat.*

2 *Refectis mœnibus, structisque propugnaculis si minus priscæ magnitudini pristinæ restituit munitioni.*

di Portici e della Torre del Greco dalle lave del Vesuvio nella tremenda eruzione del 15 dicembre 1631 col solito neologismo, parla di aver renduta più celebre la strada:

AB DAUNIA, APULIA, JAPYGIA
ORA ADRIATICI, ET JONII NEAPOLIM.

Prendere il tutto per la parte è un facile e comodo trovato per arrivare alla posterità, ma la severità della storia deve far giustizia di queste pappolate.

Il duca di Medina provvide alle prigioni di Lecce, ridusse a perfezione il ponte sul fiume Sele, opera lasciata incompleta dal duca d' Alba.

Il conte di Ognatte, curò la restaurazione della strada che Alfonso d' Aragona primamente stabilì pel passaggio degli armenti dai pascoli invernili di Puglia agli Abruzzi, dandovi l' uniforme larghezza di 60 passi: fece riattare diversi ponti del regno.

Il marchese di Los Velez cinse di buone fortificazioni la città di Reggio. Dei vice-rè che seguirono, non ci rimane altra memoria di pubbliche opere nelle nostre province.

CAPITOLO VI.

Della influenza della feudalità nei pubblici cammini.

Il commendatore de Rivera in una delle sue dotte opere dà colpa al reggimento feudale, perchè dopo la caduta dell'impero romano fino al risorgimento della monarchia sotto l'augusta dinastia de' Borboni, *non si fosse aperta nelle due Sicilie alcuna strada rotabile che mettesse in comunicazione le diverse province, e queste ultime con la capitale.* E si compiace in più luoghi ripeter tai rimproveri contro *le gotiche instituzioni del sistema feudale, contro l'ignoranza, e l'orgoglio de' baroni* [1].

Noi ne domandiamo perdono all'illustre autore; ma queste declamazioni a forza di esser ripetute sono divenute noiose, se pure non ingiuste.

Nè sia chi creda che noi giostreremo in difesa del reggimento feudale, quasi che volessimo deplorarne la estinzione. Nei tempi in cui viviamo non vi è alcuno de' nostri ex-baroni, che anche riguadagnando una

[1] Considerazioni sui mezzi da restituire il valore ec., vol. I. pag. 28 29 33.

parte della perduta fortuna, volesse chiudersi nel suo castello, esercitarvi il mero e misto impero, e coperto del suo mantello ricamato, con la barba ed i mustacchi acconciati studiosamente e col falcone sul pugno, attraversare a lento passo le navi della chiesa, per andare gravemente a ricevere dal curato l'acqua benedetta, l'incenso, ed il seggio di onore. La feudalità è morta tra noi: sia pace alle sue fredde ceneri: vi è poca gloria ad insultare un cadavere. Ma per addebitare alla feudalità sola tutti i nostri mali fa d'uopo lacerare molte pagine dell'istoria: e ciò non istà bene. Pare che noi dimentichiamo, che non furono già eserciti vittoriosi che spensero la nostra prisca civiltà, ma nazioni intere che traripando dal gelato settentrione [1], vennero in Italia a conquistarvi il sole ed una novella patria, che pur mettevano a fuoco ed a sangue. Converrebbe dimenticare che se dopo il mille, espulsi i barbari, cominciava a rinverdire la pianta dell'italiana civiltà, al reggimento feudale gran parte di questo benefizio è dovuta. E direm di più: l'influenza della feudalità sull'incivilimento è stata di molto salutare. Ad essa dobbiamo i sen-

1 Qui seguiamo una comune opinione, che noi però non dividiamo.

timenti energici, i bisogni morali, le grandi azioni: ai costumi feudali siam debitori de' primi ricordi delle lettere e delle scienze, de' primi godimenti intellettuali dell' Europa. La schiavitù delle terre ai tempi degl' imperatori romani spopolò l' Italia: la schiavitù delle stesse terre sotto la nobiltà feudale non fece danno alle popolazioni. Tale era all' epoca della sua istituzione il sistema feudale tanto calunniato, senza conoscerlo: un miscuglio di barbarie e di civiltà, di disciplina e d' indipendenza la quale in singolar modo contribuiva a rendere ad ogni uomo il sentimento della propria dignità, della fortezza di animo che sviluppa le virtù pubbliche e dà quella fierezza che le mantiene. E perchè molti amano appoggiare i giudizî loro alle altrui autorità, ci faremo francamente dal dire, che non nostre, ma di Chateaubriand, di Guizot, di Sismondi sono queste parole; che noi anzi per timidezza e per brevità altre e più gravi ne trasandiamo [1].

1 Cours d' Histoire moderne par M. Guizot, 4. leçon. — Chateaubriand — Considerations sur le génie des hommes et des temps: vol. 1. — Sismondi — Histoire des Republiques Italiennes.

Non possiamo però negarci il piacere di trascrivere per nota un solo brano del Guizot »

La féodalité a dû exercer une assez grande influence, et à tout

E per non perderci di via diremo che il moltiplicare i cammini era il primo interesse de' baroni e che a loro si debbono quelle comunicazioni infinite, quegli interminabili sentieri, che segnarono l' epoca del risorgimento.

prendre, une iofluenee salutaire sur le développement intérieur de l' iodividu. Elle a suscité dans les ames des idées, des seotiments energiques, des besoins moraux, des beaux développements de caractere, de passion — 4. leçon p. 122. »

Jetons un coup-d'oeil sur l'histoire de la féodalité du dixième au treizème siecle, il est impossible de mécounaitre qu'elle a exercé sur le développement individuel de l' homme sur le développement des sentiments, des caracteres, des idées, une grande et salutaire iofluence. On ne peut ouvrir l' histoire de ce temps sans reocontrer une foule des sentiments nobles, des grandes actions, des beaux développements de l'humanité, nés évidemenl du sein des moeurs féodales. La chevalerie ne ressemble guère eo fait à la féodalité, cependant elle en est la fille; c' esl de la féodalité qu' esl sorti cel idéal des sentiments élevés, genereux, fideles. Il depose en faveur de son berceau.

Portez d' on aotre côté votre vûe: les premiers élans de l' imagination européenne, les premiers essais de poésie, de litterature, le premiers plaisirs iotelleetuels que l'Europe ait goutés au sortir de la barbarie, c' est à l'abri, sous les ailes de la féodalité, c' est dans l' intérieur des chateaux qoe vons les voyez naitre . . . .

En France, eo Aogleterre, en Allemagne c' est aux temps féodaux, que se rattaehent les premiers souvenirs littéraires, les premieres jouissances intellectuélles de l'Europe — 4. leçon p. 124. »

Il principio della feudalità era una confederazione presso a poco come quella tutta moderna degli Stati-Uniti di America e vi dominava il sentimento della personalità, della libertà individuale. Onde resistere alla potenza de' principi loro signori, i baroni, avean bisogno di mutuo presidio, di mutua difesa: quindi la necessità di aver tra le loro castella facile comunicazione, allora maggiormente che la forza militare era tutta riposta nella cavalleria. Queste castella istesse furono il primo elemento delle moderne comunità: sussistono ancora molti di questi edifizî cupi, austeri, ma solidi in modo che dopo aver trionfato de' nemici, resistono ancora alle ingiurie del tempo.

La speranza di trovarvi un asilo vi riuniva una piccola popolazione di coloni, che nel recinto fortificato e validamente difeso dal feudatario e da suoi uomini d'armi, riponeva in sicuro la famiglia, gli armenti, le biade, le lane e quanto avea di più prezioso per salvarlo dalle depredazioni, che erano il solo diritto pubblico di quei miseri tempi. La religione vi edificò una chiesa e vi condusse de' sacerdoti: ecco la comunità moderna già formata: ecco il principio lontano, informe, della moderna civiltà. Ma formata questa piccola società i suoi bisogni cre-

scevano. I baroni trassero in prima dall' oriente le loro ricche armature *damaschinate*, le pelli di armellino, i velluti, le catene d'oro e di perle che pendevano in isplendidi giri al collo. Le loro spose, le loro figlie imitavano questo lusso e facevan pompa di preziosi ornamenti. Quali prodigi non si ammiran tuttora dell' oreficeria del medio evo, perocchè le manifatture d' armi di oriente e quelle di oro e di argento, furono particolarmente in Italia imitate e sorpassate! Ne derivò la necessità de' mercati e delle fiere, ove il mercante girovago ch'era per lo più uno ebreo vi si recava, albergando negli oratori sotto l' egida della tregua di Dio. Quindi n'emerse la necessità delle più estese comunicazioni; poichè v' eran di già pesi e misure e fabbriche d' industria.

Circa il mille le manifatture di lana erano state fondate in Lombardia dai monaci umiliati: a Milano il convento di Bara era la grande officina della fabbrica de' drappi [1]: e già prima ancora Guido Monaco aveva inventato il *solfeggio*. Qualche secolo dopo Giorgio di Antiochia ammiraglio di Ruggiero, nelle

[1] Sismondi — Costanzo — Batinelli — Risorgimento d'Italia dopo il mille.

sue correrie in Grecia, condusse seco in Sicilia i maestri che i drappi di seta compor sapevano, arte quivi di poi tanto fiorente che ne provvedeva già gli stranieri [1].

Intanto le strade si moltiplicavano per la necessità di trasportare nelle fiere, nei mercati le mercanzie di ogni maniera: i baroni che grandi vantaggi ne ritraevano, aveano il più grande interesse a render le strade facili e sicure. E prima del mille quel grande ingegno di Carlo Magno rivelava al suo rozzo secolo, che un canale aperto tra le sorgenti ravvicinate del Danubio e del Reno poteva unire l'Eusino, l'Oceano ed il nord dall'Europa all'occidente dell'Asia. La nostra fastosa civiltà con le sue società *anonime*, con tutt'i trovati di un'avida fame di guadagno non ardirebbe sorpassare una così gigantesca impresa [2]. Noi ordinariamente siamo assai più modesti: una *barriera*, una *privativa*, quanto più presto ottenute tanto più pregiate, formano per noi il solo oggetto di ambizione e di gloria. Il dire che le no-

1 Capecelatro — Istoria di Napoli.

2 Allorchè avevamo scritte queste cose apprendiamo che questo vasto progetto va ad essere eseguito in Germania: ad ogni modo l'età di Carlo Magno vanta a buon diritto la precedenza di dieci secoli,

stre strade di ferro, i nostri canali non avranno la durata della strada Appia o del canale di Claudio farebbe sorrider di pietà la schifiltosa nostra generazione. L'ardente brama di godere e di goder presto è il solo idolo, sui di cui altari noi sacrifichiamo cure, fatiche e le nostre fortune: cosa c'importa dello avvenire? Respirando nell'atmosfera corruttrice degl'interessi materiali, noi facciamo del romanticismo col cotone, col ferro e con la barbabietola.

Il campo dell'immaginazione che il Malebranche chiamava la matta della casa, è ora più che mai vasto, indeterminato: ma a nostro avviso, il materialismo dei fatti è sempre più reale della magnifica ideologia delle speranze. E qui ci viene il ricordare quella sacra sentenza del più saggio dei re. » Le ricchezze » fatte in fretta deperiranno, ma si moltiplicheranno » quelle che sono messe assieme a poco a poco e » con fatica. »

CAPITOLO VII.

Della qualità delle nostre strade dai normanni sino alla conquista di Carlo III Borbone: del modo della loro costruzione.

A chi ci domanderà se queste strade erano carrozzabili, noi diremo francamente del no, e per la grandissima ragione che ben tardi ed in tempo non molto da noi lontano, sono state messe in uso le carrozze. Nel XIII e XIV secolo, al dire del Voltaire, le carrette erano in Parigi un lusso e questo lusso fu riserbato da Filippo il Bello alle principesse, alle nobili donne e vietato alle cittadine. Lo stesso autore rapporta che nelle strade di Parigi tutte allora brutte di fango vi erano due soli carri coperti, uno per la regina, uno per Diana di Poitiers [1].

Il Walter-Scott, il più fedele istorico delle vecchie

1 Essai sur les moeurs etc.

Voltaire dice *deux coches*:

Il dizionario dell'accademia francese diffinisce questa parola: *carosse non suspendu où l'on voyage: grand bateau construit pour voiturer.*

Il dizionario di G. Hamoniere *carro coverto.*

Eran carrette a quattro ruote: il progresso era stato assai lento.

costumanze ci assicura che sotto il regno di Giacomo I nell' interno di Londra questo uso era riserbato alla più alta nobiltà, nè borghese, comunque ricco egli fosse, presumeva aspirarvi. Sotto il regno degli ultimi Stuardi non si conoscevano nè birocci, nè calessi, nè tutte quelle diverse maniere di cocchi che il lusso ha inventate dappoi. Il lord-luogotenente soltanto veniva trasportato entro di una carrozza, la cui pesante armatura non mal somigliava alle vecchie e cattive stampe dell' arca di Noè. Otto grossi cavalli fiamminghi si spossavano nel trarre questo grave carro trionfale carico di diciotto persone.

Il nostro Signorelli pretende che le moderne carrozze sieno d' invenzione di Agostino Ariani napoletano. Prima esse avevano due assi immobili: l'Ariani divise il carro in due parti, una anteriore con due ruote piccole, una posteriore con le ruote grandi. Vi aggiunse una rotellina orizzontale fissa nella parte anteriore che si volge intorno al *perno reale*, ove si legano i due membri del cocchio: il modello ne fu comunicato alla corte di Spagna e quindi l' uso ne invalse. Dal che è aperto, che se la nuova forma delle carrozze ha contribuito alla perfezione delle strade, l' onore deve ai napoletani tribuirsene. Ma checches-

sia di ciò, nei tempi degli angioini, degli aragonesi, il gran lusso si limitava, ed in circostanze di solennità, alle carrette. Eran queste adorne di ricchi velluti, di vaghissime dorature, ma eran belle e vere carrette. Tutta la pompa de' principi e de' nobili consisteva allora nei cavalli: ogni piccolo barone ne stava in ordine, non che di gente armigera, per timore di poter essere ei cacciato di casa da alcun vicino più potente. Quando Luigi d'Angiò per l'adozione di Giovanna I.ª approdò in Napoli, come dice il Costanzo, montato sopra un corsiere coperto di drappo turchino seminato a gigli d'oro, era accompagnato da pochi baroni della sua parte che trovavansi in Napoli, i quali nondimeno condussero con loro tanti cavalli, che i soli Sanseverineschi ne contarono fino a 1800 tutti bene in arnese, come se andassero a far giornata. Quando Carlo di Durazzo partì da Napoli contro Luigi d'Angiò, le squadre de' baroni che accompagnarono il re furono di 16000 cavalli. E potremmo all'infinito moltiplicare questi esempî, se non li credessimo inutili. Se non che i nostri principi rinunziavano solo a questo lusso di cavalli, quando lor piaceva fare le entrate solenni nella capitale vestiti da diaconi con una *dalmatica* di drappo d'oro. Le belle da-

me andavano in que' tempi ai conviti, alle danze di corte in groppa ai cavalli de' loro nobili mariti, ricoprendo i ricchi abiti adorni d'oro e di gemme con un camice di tela incerata, e questo uso fu conservato sino al diciassettesimo secolo [1]. Ma di vero noi napoletani che abbiamo di molto preceduta la civiltà francese, godevamo più anticamente ancora di questa grossa comodità delle carrette: nondimeno era questo un lusso riserbato alle regine. Dice un nostro cronista *che nell'entrata di re Carlo d'Angiò vennero con lui 400 uomini di armi francesi assai bene addobbati di sopraveste, di pennacchi, ed una bella compagnia di fresoni, pure con belle divise; poi più di sessanta signori francesi con grosse catene d'oro al collo e la regina colla carretta coperta di velluto celeste, e tutto di sopra e dentro fatto con gigli d'oro, tale che in vita mia non vidi la più bella vista.* Oltre il ricordo delle carrette delle due regine Giovanne, il giornale del duca di Monteleone ci dice che agli 11 novembre entrò in Napoli la regina Margherita in una carretta con li due suoi figli Giovanna e Ladislao. La sposa di questo principe, l'infelice figlia di Manfredi di Chiaro-

1 Voltaire ibid.

monte, non ebbe l'onore di una carretta perchè approdando in Gaeta, il re, al dire del Costanzo, si rese con la sorella, ed un numero quasi infinito di belle donne al porto d'onde in una barca coperta di drappo d'oro andò ad incontrare la sposa.

Nè l'incolto cronista che ci lasciò memoria della visita fatta dall'imperator Federico colla imperatrice sua moglie al re Alfonso I, ci parla di carrette; si contenta di dire: *che furono ricevuti con gran triunfo, et lo re Alfonso I, le fece le spese abonnantissimamente, et per biava dava alli cavalli confetti senza numero* [1].

Questo lusso delle carrette pareva riserbato solo a solenni pompe tra le mura di una città. Quando il re Roberto d'Angiò mandò il Duca di Calabria a prendere la signoria di Firenze, molte dame napoletane accompagnarono la Duchessa: questa cavalcata, dice il Costanzo, si pone per una delle più pompose e più splendide che fossero mai fatte per l'Italia, dopo la declinazione dell'impero, perchè furono contati 1500 muli covertati solo per gli arnesi de'signori titolati e de'baroni, seguendo poi un numero infinito

1 Dalle croniche di Tomaso di Catania.

di bestie da soma con l'arme, e gli arnesi de'semplici cavalieri, e de'soldati. E fu sopra di ciò cosa stupenda a vedere la moltitudine de' corsieri e cavalli eccellenti, condotti a mano dai sergenti de'signori e de' cavalieri. Ma in questa occasione non si fa ricordo di carrette nè per la Duchessa, nè pel suo corteggio. Del resto era allora tanto comune alle belle dame l'esercizio del cavalcare, che erano esse anche assai valenti ad armeggiar nelle giostre. Nelle feste date a Carlo VIII re di Francia in tempo della sua breve conquista di Napoli, pareva che il re prendesse gran piacere nel vedere la figlia del duca di Melfi far pruova in sua presenza di coraggio e di agilità correndo a tutta briglia sur un corsiere e facendo tutti gli esercizî di cavaliere: e molte dame napoletane godevano rivaleggiare con lei in questi nobili piaceri [1].

Ma se principi, regine, baroni e nobili dame viaggiavano a cavallo, le strade di che abbiamo innanzi

[1] Andrea de la Vigne secretario di Anna di Bretagna moglie di Carlo VIII accompagnò questo re nella guerra d'Italia.

Ha lasciato egli un giornale in versi ed in prosa intitolato *le Vergier d'honneur*: molti brani ne sono riportati da Roscöe nella sua istoria del pontificato di Leone X.

fatto cenno erano e da lontani tempi sicuramente atte ai carri da trasporto.

Nel registro di Carlo I d'Angiò leggesi che Guglielmo di Malasissa fu fatto dal re Carlo custode *dei passi e delle strade*, e che nella Terra di Lavoro per ogni carro dovevansi esigere due tarì: ma non s'indicano i luoghi nei quali dovea farsi questa esazione [1].

Nel registro di Carlo II trovansi i dazî ossia i capitoli di Sorrento e leggesi, che *per ogni carro carico di vino, di legname e di qualunque altra cosa che portavasi a vendere nella terra di Sorrento, dovevansi esigere due grana d'oro* [2].

E più appresso leggonsi i dazî di Castellammare dai quali si rileva, *che per ogni carro carico di qualsivoglia cosa che portavasi a vendere nella terra di Castellammare, pagavasi il dazio secondo la stessa tariffa di Sorrento quì dinanzi indicata* [3].

1 Registro di CARLO I degli anni 1269 e seguenti fol. 71 e fascicolo V. al fol. 98 a t.° nel grande archivio di Napoli.

2 Registro di CARLO II degli anni 1306 segnato colla lettera B, al fol. 13 a t.°

3 Registro di CARLO II segnato colla lettera C, al fol. 153 a t.° dell'anno 1306.

Nello stesso registro sono trascritti i dazi di Spinazzola, per li quali è notato: *che i conduttori de' carri, o coloro che avean carri doveano pagare ogni volta che mandavano o conducevano un carro per vetture la metà di un grano, tranne però quando l'avessero mandato o lo avessero condotto per raccogliere le gregne del campo nelle aie; poichè in questo caso niente dovean pagare, quantunque avessero lucrato* [1].

Nè si creda che questi carri eran pochi o limitati in breve cerchio nelle vicinanze della capitale, che anzi eran molti: e le strade carreggiabili eran molte: ed alcune di esse non lo sono al presente.

E ne piace qui ricordare, che il re Carlo II ordinò: *che dovendosi trasportare in Napoli una gran quantità di legname da servire per la costruzione di certi vascelli, reciso il detto legname nei boschi di Ciminola, di Cicala, di Lauro, di Monteforte, di Avella, di Gallano, di Cervinara, di Nola, di Palma, di Argento, di Rocca-Goffredo e di altri luoghi delle parti di Principato e di Terra-di-Lavoro*, si fossero mandati pel trasporto di questo legname dai mentovati boschi:

1 Registro di Carlo II del 1306 lett. D, al fol. 166.

da *Napoli con i casali dugento carri*,

Capua con i casali centocinquanta carri,

Aversa con i casali centosessanta carri,

Maddaloni sessanta carri,

Marigliano quaranta carri,

Acerra quaranta carri,

Nola e Cicala con i casali centocinquanta carri,

Palma venticinque carri,

Avella venticinque carri,

Boiano quindici carri,

Lauro quaranta carri,

Liceo con Pontemignano dieci carri,

Rocca-Goffredo quindici carri,

Sarno cinquanta carri,

Strigano venti carri,

Argenzio venti carri,

Caserta con i casali venti carri; stabilendosi però *che si fossero pagate le giuste e solite spese ai padroni de' carri*.

Or noi con franco animo vorremmo domandare, se sarebbe ora egualmente facile il richieder mille carri dai paesi qui indicati, e se tutte le strade che servir dovevano a questo trasporto sieno ora del pari carreggiabili.

Ma per non proseguire una noiosa filatessa, sommeremo in uno i dazi de' carri di Vico [1] di Rodi in Capitanata [2] di Aversa [3] di Lecce [4] d'Ischia [5] di Ponte Albaneto [6] di Bitonto [7] di Foggia [8] ec.

A chi ci domanderà con qual metodo queste strade eran costrutte, noi diremo francamente d'ignorarlo e che ogni nostra ricerca per istruircene è stata vana.

Se non che dall'osservare particolarmente nei tempi vice-regnali che ogni vice-re si attribuiva la gloria di avere spianate, restaurate le vie de'suoi predecessori; e dall'avere percorse molte antiche vie del regno, possiamo timidamente argomentare, che il più comun metodo era quello praticato nelle strade che noi comunemente chiamiamo *vie di terra*: vale a dire spianare gli antichi sentieri, ingrandirli, fare qualche indispensabile tagliamento, coprire di ciottoli o di selci

1 Reg. di Roberto 1309 lettera G, fol. 3.

2 Idem fol. 2.

3 Idem fol. 89.

4 Idem fol. 82.

5 Reg. di Roberto 1310 lettera C, fol. 163 a t.°

6 Reg. di Roberto degli anni 1325 e 1326 lettera O, fol. 225.

7 Idem fol. 295 a t.°

8 Reg. di Giovanna I degli anni 1343, 1344 al fol. 203.

più larghe, ove n'era la comodità, i terreni bassi, fangosi, in cui facilmente l'acqua ristagnava, costruire de' ponti sui fiumi, sui torrenti e sui valloni. È da rimarcarsi quello che alcuni de' nostri stimabili ingegneri ci assicurano, cioè, che l'antica strada di capo-di-chino ad Aversa cominciata dal vice-re duca di Ossuna, fosse stata eseguita col metodo presso a poco simile a quello ora conosciuto, alla *Macadam*, vale a dire senza un primo letto di grosse pietre, ma tutto a brecciame.

Or se poca perizia vi era nell'arte di far le strade, molta ve n'era in quella di costruire i ponti; e per l'arditezza e per la solidità, diremo, imitabili anche ora nel nostro vantato progresso. I nostri ingegneri osserveranno che i materiali allora impiegati erano eccellenti; ma ciò a nulla monta, perocchè potrebbero ora impiegarvisi egualmente de' buoni. Ma cosa si dirà de' ponti ai giorni nostri crollati per mancanza provata di stabili fondamenta o per erronee proporzioni? Non ne citeremo gli esempî, perchè a tutti noti e renduti clamorosi per aspri e lunghi litigi: opporremo in vece un notamento de' ponti costrutti prima del 1806, che, per non essere infiniti, avrà luogo tra i *documenti giustificativi*.

CAPITOLO VIII.

Del modo come si provvedeva alla spesa della costruzione e del mantenimento delle strade dalla monarchia di Ruggiero sino al 1806.

Gl' imperatori romani riscuotevano una tassa speciale per la costruzione delle strade e per lo mantenimento di queste opere: Onorio e Teodosio non vollero esenti da tal peso nemmeno le chiese. Ma i romani tenevano a titolo di eccelso onore la tutela de'pubblici cammini. Affidata prima ai *censori* [1], poi a'*quatrumviri*, quindi ai *curatori*, vi destinavano coloro che avessero goduto della gloria di un trionfo: un'alta politica dirigeva queste scelte. I capitani che trionfavano delle nazioni vinte, per ottenere una gloria civile di cui erano avidi al pari della militare, profondevano nella costruzione de' pubblici cammini i tesori acquistati e ne riportavano in premio una *lapide onorifica* [2].

1 *Censores urbis templa, vias, aquas, ærarium, vectigalia tuendor:* Cic. de leg.

2 Un marmo di tal sorta ad onore di Publio Pescennio esiste tuttora in Capua ed è accennato da Camillo Pellegrino nella sua *Campania-felice.*

Dopo la distruzione dell'impero romano le *angarie* erano il solo mezzo col quale, specialmente nel medio evo, erano costrutte le strade. Se non che sotto il dominio di Teodorico le nostre province furono meno infelici e le nostre strade furono meglio conservate nella lunga pace di cui godettero. Le devastazioni dei *vandali* e degli *unni* cominciavano a ripararsi: ma i *franchi*, i *greci*, i *longobardi* e i *saraceni* ci agguagliarono presto alla funesta condizione del resto d'Italia.

Stabilita tra noi la monarchia normanna incomincia a svolgersi più tristamente chiara l'infausta istoria de' *pedaggi* [1]; nondimeno de' lampi di più civile ordinamento apparivano tra noi.

Sotto il governo angioino la gabella del *buon denaro* era stabilita per la costruzione e per lo mantenimento delle strade. La regina Giovanna II.ª con diploma del 22 marzo 1424 [2] restituì alla città di Napoli l'amministrazione della gabella del *buon denaro* imposta per la riparazione delle mura, de' porti, delle vie, delle piazze, de' ponti e degli acqui-

1 Ne piace per l'importanza della cosa riserbare ai *pedaggi* un capitolo a parte.

2 Registro di GIOVANNA II dell'anno 1425 segnato colla lettera F, fol. 262.

dotti della capitale e suo distretto. Ma questo *buon denaro* avea ricevuto la denominazione di *mal denaro*, quando l'imperator Corrado impose un dazio sulle mercanzie: imperocchè in quei tempi la ipocrisia delle parole non era conosciuta e si avea almeno la franchezza di chiamar le cose col vero loro nome. Ma come i cittadini di Napoli per la costruzione del porto e delle altre pubbliche opere ottennero da Carlo II d'Angiò che questo peso si fosse accresciuto del doppio, rifuggirono dalla bruttezza del nome del dazio; e quindi perchè volgevasi ad oggetto di pubblica utilità, non più del *mal denaro*, ma del *buon denaro* fu denominato. L'accrescimento di questo dazio fu renduto perpetuo nel 1307 dal re Roberto per la riparazione del porto, delle mura, degli acquidotti e delle strade della metropoli.

Gli aragonesi furono meno generosi e ritolsero questa concessione alla città di Napoli, la quale a stento ne riebbe la proprietà da Ferdinando I d'Aragona, che però ne ritenne i frutti e fece alla *comune* l'annuo assegnamento di ducati mille per la riparazione delle strade e delle mura.

Più innanzi abbiam fatto rapido cenno delle spietate e misere vicende nelle quali fu involto il re-

gno per le guerre esterne ed interne, prodotte dalla ambizione, dalle atroci vendette e dalla cupidigia di Alfonso II, che si poneva ai soldi de' fiorentini e dello stato di Milano, vendendo il suo sangue e quello de' napolitani come un *capitano di ventura* [1]. Abbiam veduto la trista condizione di Ferdinando II e di Federico, degni di miglior sorte: ma traditi dalla armata, dai baroni, da Ferdinando V, da Consalvo, dai loro più fidi, ogni ordinamento civile di strade, di pubbliche opere fu muto in quelli sgraziati tempi. La nostra istoria ricomincia a dar cenno dei dazi destinati alla costruzione delle strade nel governo vice-regnale.

Il duca di Alcalà nel 1559 impose grana nove a *fuoco* per la costruzione de' ponti e delle strade. Con lettera reale degli 11 maggio 1621 si ordinava farne *cassa separata* a disposizione della *giunta* delle strade [2].

1 Alfonso II mentre era ancora duca di Calabria contrattò la sua *condotta* e quella de' suoi napolitani e con la *signoria* di Firenze e col duca di Milano, come ogni altro capitano di ventura — Vedi: *Lettere e memorie de' re aragonesi* per Gravier — Queste lettere sono scritte da Alfonso ai 16 aprile e 18 giugno 1480 *in regiis, paternis felicibus castris prope Bonconventum.*

2 Galanti tom. 2. p. 81.

Nel 1605 il conte di Benavente impose una tassa alla provincia di Terra-di-Lavoro, al Contado-di-Molise e ai due Principati all'oggetto di dare scolo a'*lagni*. Le popolazioni vicine furono tassate per grana 33 a *fuoco* e le lontane per quindici. Secondo il censo allora esistente, Terra-di-Lavoro contava 58,955 *fuochi* e perciò pagava circa ducati 19,455, come popolazione vicina; Contado-di-Molise numerava 15,506 *fuochi*; Principato-ulteriore 47,562; Principato-citeriore 30,536: in tutto 93,604 *fuochi*, che a ragione di grana 15 per ciascuno, formano l'insieme di altri ducati 14,040 circa. Donde emerge, che queste quattro province pagavano per costruzione e mantenimento de'*lagni* ducati 33,495.

Il duca d'Arcos in aprile del 1646 ordinò alla *camera della Sommaria* di fare una relazione sullo stato del patrimonio reale. In questa relazione si legge che nel 1612 il conte di Lemos nello statuire l'ordinamento della *cassa maggiore*, destinava ducati 44,340 per le strade, ducati 28,411 pei *lagni*, ducati 3,000 per gl'ingegneri [1].

Da molte iscrizioni di pubbliche opere ordinate dai

1 Galanti tom. 2. p. 86 e 87.

vice-re, si rileva che erano queste costrutte *ære-provinciali*, *ære-publico*, *sumptu-universali*, *ære-capuano*, *ære-expensis publicis* [1], e quando qualche opera era costrutta a spese regie è notato *regio sumptu* [2].

Talvolta per opere di cui l'interesse era di poche comuni, serbavasi lo stesso attual sistema di una partizion di taglie fra esse. Così vediamo nel 1593 il ponte di Raiano ricostrutto per una tassa di grana 22 a *fuoco* [3].

E nello stesso anno per la costruzione del ponte della *Persica* furon chiamati a contribuire alla spesa i comuni di Amalfi, Raviello e Lettere 4. Nell'anno 1596 trattandosi di proibire i passi di Putignano e di Conversano, si dice che *per lo accomodo delle strade vi sia l' imposizione di tanto a fuoco* [5].

1 Parrini — Vice-regnato del duca di Miranda — due iscrizioni — tom. 1. p. 249 — del duca di Lemos — due iscrizioni — ibid. p. 323 — del duca di Ossuna ibid. p. 354 — del vice-re cardinal Zapatta ibid. p. 377 — del duca d'Alba ibid. p. 394 — Idem — tom. 2. p. 114. — Vice-regnato del duca d'Arcos.

2 Iscrizione presso la Torre del Greco del duca d'Alcalà — Parrini t. 1. pag. 179.

3 Repertori *de partium* della già regia *camera della Sommaria* — anno citato.

4 Repertori ibid. anno citato.

5 Ibid.

Per ciò che riguarda le opere della capitale, la loro specialità municipale è incontrastata facendosi frequentemente menzione degli *edili*. Ed ove questa circostanza è taciuta, il silenzio dee tribuirsene alla iattanza de' nostri vice-re. Il solo cardinale di Borgia nell'ampliare a sue spese la strada di s. Lucia, nota

Nullo fisci, nullo publico œre.

Allorchè farem parola dei pedaggi osserveremo, come per quanto concerne i ponti, i possessori de' passi erano obbligati a mantenerli e ricostruirli ove occorreva. Ma venuto il regno sotto il dominio di Carlo III Borbone, un più regolare ordinamento di tasse ebbe luogo per provvedere al mantenimento e alla costruzione delle strade; e particolarmente nel regno del suo figliuolo Ferdinando una tassa speciale vi fu stabilita e ripartita sui *baroni*, sulle *communità*, sulle *chiese*, che ascendeva a circa ducati 250,000.

Vedremo più appresso con quanta diligenza ed economia questo danaro spendevasi.

CAPITOLO IX.

Dei pedaggi.

Antica è la origine de' *pedaggi* e già nel IV secolo udivansi universali, amare doglianze, che le strade erano nna taglia e l' aria istessa era venale. Nondimeno prima dei normanni, i *pedaggi* erano vietati nelle nostre province, eccetto qualche luogo ove fosse stato indispensabile nn ponte, una scafa [1]: i normanni ci tolsero l' uso libero delle pubbliche vie. Tre furono le apparenti ragioni con le quali venne adonestata questa odiosa esazione. Per rendere più facile il passaggio de' fiumi furono stabiliti i *pontaggi* ed i *pontonaggi*; per assicurare i viandanti da' ladroni furono imposti i *servaggi*, i *guidaggi*, i *salvinari*; infine per ispianare i luoghi scoscesi ed impraticabili, per conservare le strade furono istituiti i *pedaggi*, i *passaggi* [2]. E ciò si conferma mirabilmente per un curioso documento esi-

1 *LL. Longob. lib. III tit. IV de itinerantibus.*

2 *Rit. reg. camer. III de jure Pass. Recipientes hoc jus assecurant solventes associando, ut salvos facient a malis hominibus: et loca sylvosa prope passus complanante.*

stente nel nostro grande archivio: Giovanna I.ª, signora della Provenza, nel confermare i privilegi, le immunità e le grazie concedute da' tre suoi antenati *agli uomini di Forcalquerio* ordinò che *questi in tutte le città, terre, e luoghi de' contadi di Provenza, e di Forcalquerio non fossero soggetti alla prestazione dei pedaggi, e di altri diritti, ma che però tanto essi quanto coloro che servivano nel castello di Forcalquerio, ed anche i lombardi, ed i giudei, ed altri forestieri che avevano nel detto castello e suo territorio beni stabili, fossero obbligati a riparare i fonti, i ponti, e le altre strade pubbliche* [1]. Nè diversa era la natura de' nostri *passi*. Nell' anno 1583 si vede intimato un ordine a Marcello Cavaniglia possessore del *passo* sul ponte di Candelaro, sotto pena di duemila ducati, perchè facesse di fabbrica il ponte ch' era di legno.

Nel 1583 si osservano simili ordini contro vari possessori di passi e di ponti sui fiumi: eguali provvedimenti nel 1593 [2].

Da una costituzione di Guglielmo II si rileva che ai tempi de' normanni il *pedaggio* era tra le *regalie*; ma

1 Registro di Giovanna I degli anni 1343 e 1344 segnato colla lettera C, al fol. 142.

2 Repertori *de partium* della già real *camera della Sommaria*.

nel regno degli angioini incontriamo diversi documenti, dai quali è chiaro ch'erano i *passi* divenuti un oggetto di rendite, di concessioni rimuneratorie o di favore.

Carlo I d'Angiò rese queste esazioni più gravi: ma essendo Carlo II prigioniero in Sicilia, il papa Onorio IV gli costituì per bailo Roberto conte di Artois figlio di Filippo re di Francia, e con la celebre bolla *Justitia et pax*, nel riformare le gravezze del regno, moderò molto quelle de' passi. Carlo II, ricuperata la libertà confermò questi provvedimenti; nondimeno li vediamo presto da lui stesso obbliati [1]. Carlo *l'illustre* riconobbe tanto legittimo questo diritto de' baroni che restituì a Giordano Ruffo di Calabria *il diritto solito di passaggio, ch'esigeva da coloro, che passavano per la terra di Cariati, quale diritto aveva perduto per le guerre succedute nella Calabria* [2].

1 Reg. 1327 segnato colla lettera D, fol. 28.

Reg. del 1340 segnato colla lettera A, fol. 7.

2 Registro di Carlo *l'illustre* degli anni 1322 e 1323 segnato colla lettera A, al fol. 188. E nel reg. dell'anno 1324 segnato colla lettera B, al fol. 200, leggesi, che Carlo *l'illustre* ordinò al conte di Avellino di pagare in ogni anno la decima del passaggio al vescovo di Avellino che da lunghissimo tempo egli ed i suoi predecessori aveano goduto.

Carlo III di Durazzo fu più liberale in queste concessioni, dando altresì la permissione di vendere ad altri siffatti diritti, sino *al darli a credenza e concedendo il potere di arrestare i mercatanti, che non avessero pagato il passo*, e queste concessioni eran per sempre [1].

Ladislao nel salire al trono abolì i pedaggi imposti dal padre, ma poco dopo non isdegnò d'intervenire con la sua regia autorità ad una divisione di diritti sui *passi* fra gli eredi di Gurello Aurilia *logotheta* e *protonotaro* del regno di Sicilia, e di dare in fitto senza *incanto* i passi di Abruzzo per due soli anni e pel prezzo di ducati seimila d'oro, ed al certo in questo fitto nè il mantenimento delle strade nè la sicurezza di esse, erano un peso del fittaiuolo de' *passi* [2].

Nel debole regno di Giovanna II.ª, costante al dir del Summonte nella sua naturale incostanza, i baroni usurparono i passi territoriali esigendoli arbitrariamente in diversi luoghi, e colorirono questa usurpazione con l'antico pretesto della custodia del territorio, del mantenimento delle strade e dei ponti. Alfonso I, per conciliarsi l'assenso dei baroni alla

1 Registro di Carlo III degli anni 1384 al fol. 10 senza lettera. Idem, registro degli anni 1382, 1383 senza lettera al fol. 97.

2 Registro di Ladislao dell'anno 1407 al fol. 143.

legittimazione del figliuolo, non osò reprimere queste ingiuste esazioni. Ferrante I non perdonò ai baroni di aver ceduto alle preghiere del padre e di averlo chiamato al regno; e la più leggiera e forse la più scusabile delle sue atroci vendette fu quella di privarli de' *pedaggi*, di che soli ventisei furon conservati [1]. I baroni ne ottennero la riconcessione da Ferdinando il *cattolico*. Ma il governo vice-regnale il quale ben vedea il grave danno che i *passi* recavano all' interno commercio, usava di ogni mezzo per diminuirne la gravezza. Una guerra fiscale, continua facevasi ai titolari dei *passi* e i nostri forensi, trovandovi il loro vantaggio, la eternavano. Molti *passi*

1 Dalla scrittura, così detta *curiæ* nel grande archivio:

1466 — » Ordine a Landulfo abate commessario di terra di Bari, e Capitanata, che pigli informazione di tutti i passi, e particolarmente che gente teneno i passaggieri per guardare detti luoghi, acciò non sienn rubati i vaticali. »

1470 — » Ordine generale ad *ostendendum titulum* di tutti i passi. »

1482 — » Istruzioni date al magnifico Raymundn Campanile di pigliare informazione della rendita dei passi et piazze del regno, acciò si possa dare alli patroni di essi l' equivalente, per dnversi quelli dismettere, per essersi così determinato nel parlamento generale, et doversi anche togliere il pagamento dei *fuochi* e *sali*, e ponersi una certa imposizione nuova. »

veggonsi proibiti; molti limitati alle antiche tariffe, particolarmente a quelle stabilite da Ferrante I d' Aragona nella severa riforma che ne fece. Accordavansi a varie città e alle comuni benemerite, ai più illustri conventi, ai personaggi chiari per eminenti servigi immunità generali per tutti i *passi* e per le *scafe* del regno [1]. Favorivansi le particolari convenzioni de' comuni che stipulavano immunità sui loro rispettivi *passi* e sulle *scafe*; imperocchè alcune comuni ne erano posseditrici. Concedevansi immunità ai *dottori*, ai *notai*, agli *scolari* che venivano allo studio in Napoli; niente generalmente pagavasi sulle cose per proprio uso, ed era eziandio estesa questa franchigia alle vettovaglie, agli armenti: niente si pagava al ritorno per diritto di *passo*: ad ogni tratto incontransi ripetute franchigie pei generi di consumo nella capitale. Qualche protezione

1 Repertori *de partium* della regia *camera della Sommaria* — anno 1501 — Capitoli d'immunità alla città di Capua per *totum regnum* di dogana, passi ec.

Simile immunità ai cittadini di Gaeta, Nola, Procida, Melfi, Barletta, Pozzuoli e s. Germano — anni 1557, 1567, 1571.

A Capua per servigi prestati al re — anno 1565.

Immunità a quei di Mercogliano per essere vassalli di Montevergine — anno 1585 — Immunità di *passi* al monistero della trinità della Cava.

si accordava alle manifatture allora chiamate *arti*: si osservano in fatti immunità ai mastri dell' arte della seta per le sete, pei colori, per l' indaco: si ordina, che » l' *arte* della lana possa condurre in Napoli ruiia » (forse robbia), vercino, guado et altro et sieno » immuni et franchi et anco che li panni fatti in Na- » poli, et si estraheno per detto regno sieno anche » immuni da ogni diritto. « Si prescrive egualmente, che » i *collati* di telerie, et altro non debbono pa- » gare cosa alcuna per *passi*, *scafe*, *dogane* et altro: » che i passaggeri, gli esattori de' passi non molestino » i negozianti che mostrano polise *jus fundaci* della » terra di Lanciano: che non si esiga *passo* per le » sete [1] ».

E qui ci viene, anche col rimprovero di trarci di via, il dichiarare che questo *jus fundaci* era un diritto del $2\frac{1}{2}$ per 100 sulle mercanzie che a comodo de' negozianti riponevansi in un fondaco regio, presso a poco come il nostro deposito della gran dogana:

1 Repertori *de partium* — Capitoli conceduti ai mastri dell'arte della seta: immunità di dogane, *passi* ed altro per sete, colori, indaco — Capitoli *idem* per li panni che si fanno in Napoli, *quercino*, *ruiia*. — Capitoli che i *passaggeri* non molestino i mercanti, che portano polizze *jus fundaci* della terra di Lanciano.

pensamento che per avventura economisti plebei tribuiscono pure alla civiltà presente, ma che ha origine in quei grossi tempi che nelle scuole impariamo a chiamar barbari.

Che se le digressioni già fatte non fossero anche troppe, potremmo aggiungere molte notizie curiose per rivelarci i costumi di tai tempi. Per esempio ora la *meretrice* ed il *giudeo* sono tassati come i giumenti: or si dice *non pagano niente* – *nihil* – L' astore ossia falcone paga presso a poco eguale tassa che lo schiavo. Queste tariffe eran mutabili, come ora le doganali: il mondo è sempre lo stesso.

Or ne cade l' inchiesta di conoscere a qual numero ascendevano i *passi* nel regno: difficile inchiesta [1]. Un diligentissimo esame fatto nel grande archivio riguardante il periodo dal 1468 al 1648, offre meglio di 1,146 notizie di *passi*; ma sarebbe impossi-

1 Qui ci corre il debito di attestare la più viva riconoscenza al degno sig. commendatore Spinelli dei principi di Scalea soprintendente generale degli archivi, alla cui bontà ed antica amicizia dobbiamo molte delle notizie raccolte tanto su questo capitolo dei *pedaggi*, quanto in varie parti di queste *considerazioni*. Associati un tempo agli stessi lavori nella direzione degli archivi del regno, egli ha gentilmente accolte le nostre preghiere per supplire alle notizie che ci mancavano.

bile rilevarne il numero esatto per le abolizioni, le ripristinazioni, le ripetizioni delle concessioni di essi. Egli è però concorde opinione che Ferrante I d'Aragona gli avesse ridotti a soli ventisei, dichiarandone abusivi più di duecento.

Nei primi anni del regno di Filippo II, i *passi* sommavano a circa quattrocento i quali furono di poi ridotti a cencinquantatrè; ma nel 1777 erano già aumentati a duecentoquarantacinque [1]. Le vessazioni che questi *passi* producevano erano gravissime; e quantunque Ferrante I avesse ordinato d'iscriversi nel marmo la tariffa de' dazî permessi [2], ordini che furono replicati nel 1581, nel 1616, nel 1686; nondimeno la esazione n'era abusiva, ed invano ripeteansi minacce e multe contro gli esattori: le avanie continuavano.

Per aversi una idea del gravissimo detrimento che i *passi* apportavano al commercio, noi ci limitiamo ad una sola citazione. Nell'anno 1590 trattandosi di

1 Abbiamo in questa special notizia seguito il Galanti, tom. II. Cap. XII.

2 Dai citati repertori *de partium*, anno 1590, si ha che con decreto della real Camera degli 11 luglio 1570 a riguardo dei *passi* di Alife, fu prescritto — *In ecclesia sanctæ Mariæ Virginis in terra Alifarum affigatur tabella exactionis prædictæ*.

moderare e regolare le tariffe pel viaggio di Abruzzo da Napoli a Sulmona, si notano i seguenti *passi*:

Ponte a Selice — Capua — Calvi — Torricella — Caianiello — Sessa — Tiliverno — Rionero — Popoli — Sulmona; che ove si aggiungano i passi non citati da Sulmona ai confini del regno, si vedrà quale e quanto grave danno soffrisse il nostro commercio interno, danno che si accrescea per l'avidità degli esattori detti *passaggieri* ai quali non si dava alcuno o scarsissimo stipendio [1]. A voler numerare tutte queste avanie saremmo infiniti con sommo fastidio nostro e più dei lettori: il timore di noiare ci raffrena, quindi staremo paghi agli esempli citati, anche per non parer troppo acerbi a quella età. I *passi* eran conceduti fino per compenso di stipendio militare: è detto in una scrittura del *grande archivio*, la quale noi riporteremo fra i documenti giustificativi, che il *castellano di Civita-reale non tiene provvisione, ma solo esige il passo del detto castello.* Nelle diverse tariffe dei passi incontransi curiosi documenti per conoscer quali erano nel XVI secolo i generi principali d' importazione e di

1 Dalla scrittura — *Diversi ufizi e benefizi regi* nel grande archivio, anni 1591 a 1593 — *Passaggieri* di Portella, Civita-reale ec.

esportazione del regno [1]: chi vorrà finamente meditarvi vedrà che la bilancia di questo commercio non ci era disfavorevole. Se i fiorentini ci mandavano i loro panni colorati e di gran valore; se ci venivan di fuori i cappelli di *terziopelo, seu di velluto, raso et armesino* [2], lo stagno lavorato, il rame *seu bronzo di metallo*, noi non mancavamo di spedire allo straniero oggetti di lusso. Il Varchi ci ricorda che il duca Alessandro de' Medici avea costume di vestire un giubbone di *raso napolitano*. Il Casa nel suo elegante codice di cortesi costumanze loda le pompe signorili di Napoli, ed avverte i suoi fiorentini e i suoi lucchesi di guardarsi dallo imitarle, *stante per avventura ad essi non si confacevano*. « Quale altra città (esclamava Bernardo Tasso) non pur d' Italia, ma delle quattro parti del mondo, di tutte quelle cose che per sostentare il senso e per adornare il corpo sono in questo secolo necessarie e desiderate, è di questa più fruttifera ed abbondante? Certo niuna. Qual patria nel circuito della terra oggi si mostra, dove sia un popolo così fiorito, così bello?: gli artefici in

1 Documenti giustificativi, num. III.

2 Il Tassoni fa venire Apollo al suo burlesco concilio degli Dei con un cappello di *terziopelo*.

tutte le arti meccaniche tanto ammaestrati e tanto dotti ? ec. »

E non solo ai vivi, ma anche ai morti era grave il *pedaggio*. È registrata nel grande archivio una *provvisione*, affinchè *Antonio Caracciolo di Napoli*, *padre dell' arcivescovo di Consa*, *dovendo trasportare da Napoli il cadavere del figlio arcivescovo*, *non incontri impedimento nel cammino pei passí*, *ponti*, *baglivi* per essere tanto il padre che il figlio napolitani di *seggio capuano* [1].

Ma l' abolizione de' *passi* che il governo vice-regnale or prepotente, or debole, or vendicativo, or ligio ai baroni volle e non potè eseguire, fu agevole all' augusto Ferdinando Borbone. Ferrante I di Aragona avea profanato una misura salutare con lo arbitrio della forza. Ferdinando Borbone la fermò sulla giustizia. Gli abusi distrutti da Ferrante ritornarono più gravi pochi anni dopo: ma dei passi aboliti da Ferdinando Borbone è rimasta soltanto la tristissima notizia istorica.

Con reale dispaccio del 28 febbraro 1792 fu sovranamente ordinato che » immantinente e senza la

1 Dalla scrittura detta *comuni* nel grande archivio, anno 1583.

» menoma dilazione restino aboliti generalmente in
» tutto il regno i diritti de' *passi* e che dal regio
» erario sia soddisfatto l' adeguato compenso a quei
» possessori che abbiano prodotto il legittimo titolo
» di compra. » Le considerazioni premessevi sono non meno generose che dettate dai più saggi principî di pubblica economia:

» La libertà de' cittadini e del commercio grave-
» mente offesa dai diritti de' *passi* nati nei disordini
» dello stato e divenuti intollerabili per gli abusi,
» avendo eccitato le giuste, reiterate querele troppo
» sensibili al paterno cuore di S. M., mossero il reale
» animo, costantemente intento al sollievo ed alla
» felicità de' suoi sudditi, a risolverne l' abolizione. » Non fecero veruna impressione le rappresentanze sulla perdita di una parte considerabile della rendita degli stati farnesiani, *allodiali*; non riconoscendo il re utile alcuno separato da quello de' suoi sudditi e costantemente pronto, se mai fosse d' uopo, a sacrificarlo per loro vantaggio. E con altro dispaccio che preparava la totale abolizione de' passi, osservavasi che
» soffrendo infinitamente l' interno commercio di que-
» sto regno dalla esazione dei *passi*, i quali impri-
» gionando i generi nei rispettivi luoghi della lor

» nascita, impediscono le migliorazioni de' medesi-
» mi e scoraggiano la industriosa gente a trovarne
» uno smercio migliore; che avendo S. M. con som-
» mo rincrescimento udite le querele avanzatele dalla
» parte più povera de' suoi sudditi, il suo cuore pa-
» terno dedito sempremai al pubblico bene, voleva
» liberare la nazionale industria da tale schiavitù ».

La nobile franchezza di queste generose determinazioni, la calma, la rapidità, la giustizia con la quale furono eseguite provano luminosamente che semplice era allora l' ordinamento del governo. Se le moltiplici ruote che di poi vi si sono aggiunte, non erano conosciute, quelle poche ch' eran messe in opera erano allora bastevoli. Bellissimo servigio pare a noi che farebbe alla civiltà nostra chi raccogliesse e pubblicasse tali documenti, che contengono finissima prndenza e che vincono talvolta anche in chiarezza le moderne trattazioni di cose pubbliche. Nè sianvi così indiscreti giudicatori, i quali ci credano di tanta magrezza d' animo per volere andar curvi sull'orme delle generazioni che ci han preceduto. Non saremo mai così ingrati ai nostri contemporanei, anzi ci terremo felici d' esser venuti in questa età, in che tanto lume di novelle dottrine risplende: ma quando il pas-

sato a noi sembra imitabile non lo ripulseremo superbamente. E per farci scudo di una testimonianza solenne, odansi belle parole del gravissimo Guizot —
» Je n' exite lorsque je rencontre dans les institutions anciennes, une institution qui me parait convenir à la societé actuelle, à ses intérêts, à ses besoins, je crois qu' elle peut, qu' elle doit l' adopter. »

Or proseguendo la nostra inchiesta, palpitava ancora l' abolizione de' *passi* quando nella militare occupazione si videro, sotto l' egida del sempre trionfante progresso, riprodotti. Un decreto del 28 gennaio 1809 prescrive di ricostruirsi il ponte di legname sulla Pescara stabilendo un diritto di *pedaggio*, relativamente ai *carri*, alle *vetture*, agli *animali da soma*, al *gregge grosso e minuto* ec.

Con decreto del 24 luglio 1810 non per costruire, ma per conservare il ponte militare sul Garigliano è stabilito un simile *pedaggio*. E per non ripetere degli altri, perciocchè sarebbe una erudizione tratta dal *bullettino delle leggi*, ci faremo dal dire che per dare a questi *pedaggi* uno stabile e permanente ordinamento, col decreto del 12 settembre 1811 fu prescritto che » la percezione degli affitti de' di-

» ritti di *pedaggio* recentemente stabiliti su varie stra-
» de e varî ponti del regno verrà fatta alle scadenze
» dal ricevitor demaniale del circondario, in cui si
» percepiscono tali diritti ». Ci si dirà che *multa re-
nascentur quæ jam cecidere*. Ma se il risorgimento di alcuna delle nostre vecchie istituzioni può da altri desiderarsi, noi ci avvisiamo che sceglier non doveansi i *pedaggi*. Tanta mutazione di regole trae seco il girar dei secoli, la quale però non adduce mai accrescimento di giustizia e prudenza.

CAPITOLO X.

Delle bonificazioni.

Noi non conosciamo la quantità delle nostre terre paludose, le quali forse per un calcolo più arbitrario che approssimativo potranno agguagliarsi al decimo di tutta la superficie agraria delle province di quà dal Faro; non abbiamo carte topografiche, nè dati statistici per determinarne la qualità.

Per isventura è però tra i convinti, che le nostre province quasi tutte circondate dal mare sono in gran parte del littorale desolate dall' aria micidiale, che vi producono le acque stagnanti. La Basilicata e la parte della Calabria-citra bagnate dal mare, non ci presentano veruna città sul lido e siam ridotti a dover miseramente disputare sul luogo ove fiorivano Eraclea, Metaponto, Sibari e Locri. Di tutte le belle città che ornavano la Magna-grecia, la sola Cotrone esiste per rimproverarci la perdita della sua ricchezza, della sua prisca salubrità. Desolato è del pari il littorale di Terra-d'Otranto: chi può osare di nominar Brindisi senza provarne dolore? Brindisi era molto popolata: il suo territorio fertilissimo: era la capitale

dei *salentini*, così chiamata da Floro [1]. I suoi abitanti non eccedono ora il numero di seimila: le malattie cagionate dai prossimi stagni ne mietono ogni anno una parte. Il tratto del littorale da Leuca fino ai contorni di Gallipoli, paludoso, deserto, privo fino di capanne di pescatori, porta al cuore una tristezza profonda: e pure questi lidi furono un tempo ricchi e popolosi. Trista vicenda delle umane cose! Le rive incantate dell' Adriatico e dell' Ionio sono coperte di macchie e di felci; il più ridente e benefico sole corrompendo le acque stagnanti dà soltanto la vita ai rettili i più schifi, i più nocivi e rende l'aria fatale per mortifere esalazioni. La Campagna-felice sarebbe più degna di questo nome e meriterebbe anzi quello di giardino d' Italia, se i suoi migliori terreni liberati dalle putride acque che gl'infestano mostrassero dappertutto eguale fertilità. In atto molte di quelle campagne, di quei lidi, scelti dai romani per siti di delizia, sono in gran parte dell' anno deserti, perchè la morte vi regna. Un male sì grave non debbe, dice il nostro Palmieri, tribuirsi alla natura. Essa ha conceduto le acque per benefizio dell' uomo: que-

1 Lib. 1. cap. 20.

ste ben dirette e regolate avrebbero contribuito alla nostra ricchezza: abbandonate, neglette, han prodotto i mali che ora si deplorano.

La importanza di purificare le arie infette, di rendere alla coltura terreni attualmente infruttiferi, cresce dal considerarsi, che mediante l' operazione delle *bonificazioni* si otterrà eziandio il rettificamento de' catasti per una non piccola parte della superficie agraria del regno e si accrescerà alla finanza dello stato una nuova, speciosa imposta sulla fondiaria. Questo aumento d' imposte, per la particolarità della sua origine, sarà produttivo e legato alla prosperità del paese. E di vero appartenendo il diritto di proprietà ai cittadini, ossia all' intero ordine civile, ne segue che niuno può usarne in modo da offender lo esercizio dell' egual diritto negli altri. Quando dunque la società s' incontra in questo caso, tocca al Sovrano il correggere l' esorbitanza degli uni e degli altri, tanto come natural custode de' diritti del corpo civile, quanto come giudice supremo di ogni collisione tra i diritti particolari ed universali: ed è questa la prima figura che assume allorchè con una legge imprende a ridurre entro giusti limiti l' uso della proprietà infesta alla vita, ai beni e alla industria de'suoi sudditi.

Nè conviene lasciare inosservato, che la quistione delle bonificazioni elevasi di molto sulla sfera dell'interesse privato e che quindi non può essere inflessibile il diritto di proprietà: una grande azion governativa in tale gravissimo affare è non solo legittima ma eziandio necessaria.

Sia, se pur si voglia, la legge sulle bonificazioni una sorta di espropriazione forzata (imperocchè non è possibile di ricusarle il suo vero carattere), nondimeno questa obbiezione non dee produrre timore, mentre la utilità pubblica la renderà legittima. A buon conto la quistione può ridursi a questi tre grandi punti :

1. Può il governo avere il diritto esclusivo di ordinare le bonificazioni ?

2. Debbe averne la esclusiva direzione ?

3. Può ai privati accordarsi altro diritto che quello di una indennità o della preferenza a condizioni eguali ?

Ma basti di ciò : la Consulta generale del regno dopo lunghe e mature discussioni, ha umiliato al re i suoi pareri, la cui discrepanza istessa prova la coscienziosa disamina che vi ha impiegato. Il paese attende dalla sovrana sapienza questo gran benefizio, che la sua generosa volontà si è degnata promettergli. Questa speranza non è problematica, perocchè

il re non si tarda di alcuna malagevolezza e non vi ha napolitano che al pari di lui conosca la topografia del regno, non essendovi il più impervio luogo che non porti le orme de' ferri del suo cavallo.

Noi non dubiteremo di affermare che l'opera delle bonificazioni sarà feconda di un altro grande vantaggio: rettificandosi il corso delle acque che ora portano nelle nostre campagne la desolazione e la morte, ci si presenterà maggior facilitazione ad aver canali navigabili.

Diremo qualche parola delle bonificazioni eseguite tra noi prima del 1806. I *lagni* di Terra-di-Lavoro costituiscono una vasta opera idraulica, intrapresa e conservata da tre secoli a questa parte nell' interesse de' terreni che fiancheggiano il corso del Clanio e delle popolazioni che n'erano a poca distanza. I terreni nello stato naturale di quel fiumicello erano soggetti ad impaludamenti ed alle inondazioni; gli abitanti ne risentivano estremo danno per l'aere malsano che ne veniva: e tal danno si estendeva da Patria insino a Nola, ed i malefici effetti ne giungevano sino alla capitale [1].

Fu quell' opera di bonificazione intrapresa nel XVI secolo d' ordine del vice-re Pietro di Toledo in oc-

1 Giannone lib. 32 cap. 3.

casione di gravi e molte infermità provate in quel tempo, a cagion della influenza malefica di putridi ristagni di acque: le opere però allora eseguite non valsero a distruggere la causa del male.

Al cominciar del XVII secolo dal vice-re conte di Lemos si fecero eseguire altri lavori: furon rettificati e profondati gli antichi canali: se ne apriron de' nuovi: si ottennero da tali opere notabili miglioramenti, che meritevolmente furon vantati siccome prodigi di arte. Ne' tempi posteriori e sino ai nostri giorni si è riputata l'opera dei *lagni* [1] di Terra-di-Lavoro, ossia la riduzione del natural corso del Clanio a canal di bonificazione, quale fu fatta dal conte di Lemos, come un'opera perfetta e capo lavoro della scienza idraulica.

Ricorderemo le bonificazioni fatte eseguire per ordine del duca d'Ossuna dal frate Gian-Vincenzio Casali di Firenze per liberare le campagne di Capua dalle micidiali acque stagnanti: opera tutta municipale, perchè eseguita *ære capuano* [2]. Ed in quei tempi, ove tante dottrine amministrative erano ignote, Capua bastava ad una spesa innanzi alla quale oggi si tarderebbe.

1 La origine della parola *lagni* potrebbe derivare dall'alterazione del nome del fiumicello *Clanio* — *Lanio* — *Lagno*.

2 Parrini t. 1, p. 394.

Nè lasceremo di osservare come mirabilissimo quello acquidotto che ha nome *carolino* da re Carlo III il quale ne ordinò la costruzione, che per lo spazio di oltre a ventun miglia condusse le acque, dianzi miseramente perdute, dal Taburno fino a Caserta, opera che ricorda i tempi storici della romana magnificenza.

Il governo del suo augusto figlinolo Ferdinando tenne anche rivolte le sue mire alle bonificazioni delle terre sommerse che per la loro infezione rendevano inabitabili estese contrade. Prima del 1798 furono intraprese quelle dei dintorni di Baia, delle pianure di Fondi e di Pescara, della valle del Tanagro e delle vicinanze di Brindisi. Allorchè per gli effetti degli orrendi tremuoti del 1783 furon desolate le Calabrie, vennero prosciugati numerosi laghi. Con gelose cure furon sempre mantenuti i regî *lagni* e nuovi canali si aprirono per la bonificazione delle più ubertose pianure di Terra-di-Lavoro [1].

Nè fu obbliato il canale di Claudio nell'antica provincia de' Marsi: si tentò di dare lo scolo alle acque del lago nell'istesso *emissario*, ma il conseguirne l'ef-

1 Afan de Rivera, Considerazioni sui mezzi ec. Nap. 1832, vol. 1. pag. 35 e 36.

fettivo compimento era riserbato alla gloria di Ferdinando II. Che se ci taceremo sui particolari di questo stupendo lavoro, egli è perchè il chiarissimo commendatore de Rivera, in una sua dotta opera a niuno ignota, ce ne ha risparmiato la cura.

E siccome tra 'le opere idrauliche debbono annoverarsi anche i porti e le darsene, conviene ricordare le cose da noi innanzi citate, nè trasandare la restaurazione di parecchi porti al tempo di Carlo III.

Sotto il regno di Ferdinando suo figliuolo la costruzione dei porti per dar ricovero alla crescente marina, richiamò le speciali cure del governo. Il porto di Castellammare fu grandemente migliorato e renduto lieto di un magnifico cantiere. Sulla costa del mare Ionio si fecero aggiunzioni al porto di Cotrone. Sulle rive del mare Adriatico si eseguirono molte opere e si fecero varie restaurazioni nei porti di Bari, Trani, Barletta, Molfetta, Bisceglia, Brindisi [1].

1 Il magnifico porto naturale di Briodisi, formò la prisca prosperità di questa cootrada. I romani volendo estendere le loro conquiste nella Grecia, nell'Asia, prolungarono un ramo dell'*Appia* sino a Brindisi e vi stabilirono uu vasto arsenale per la costruzione delle triremi. Ognun conosce la storia del suo porto; come Giulio Cesare volle im-

Per ciò che riguarda le bonificazioni fatte a cura della direzion generale di acque e strade, trovansi esse registrate nelle dotte opere del commendatore Afan de Rivera, delle quali abbiamo fatto in questo lavoro ammirata menzione. Per avventura non sono state tutte fortunate; e noi volontieri domanderemo se ve ne sia alcuna che possa paragonarsi all'opera de' regî *lagni*. Eppure fu questa un' opera de' secoli XVI e XVII, e non pare che da quel tempo sia stato, in fatto di bonificazioni, fra di noi molto il progresso. Ci si conceda ripetere col Chateaubriand, *et pourtant France du XIXme siecle apprenez à estimer cette vielle France qui vous valait*. L'allusione è facile.

pedirne la uscita alle navi di Pompeo (*De bello civili, lib.* 1. *cap.* 25), come Carlo II di Angiò vi fece aprire una bocca, che quindi Giovanni Antonio Orsini principe di Taranto chiuse del pari, per non cedere il porto ad Alfonso I di Aragona; ed il Galateo ci assicura, che nè ad Alfonso, nè a Ferdinando potè riuscir di riaprirla. Sotto il regno di Ferdinando Borbone l'architetto cav. Pigonati ha aperto un canale che pone in comunicazione il porto interno con l'esterno; nondimeno gl'inconvenienti sono ricomparsi, mentre il canale è in gran parte interrato, ed il basso fondo permette appena a piccole navi scariche di entrarvi. Ma di già le disposizioni date dal nostro augusto re e le esatte verifiche ed il meditato disegno dei lavori a farsi, rendono augurio vicino dello stabile riordinamento di questo vasto porto che aprirà nuove sorgenti di ricchezza al nostro commercio.

CAPITOLO XI.

Dei boschi e delle selve.

L' agricoltura e le arti hanno mai sempre seguito i progressi dell' incivilimento, ma la crescente civiltà delle nazioni ed i nuovi bisogni per gli agi della vita, molto più per lo svariato consumo delle manifatture, hanno prodotto la distruzione de' boschi. Cresce ogni giorno il bisogno che abbiamo di legnami di costruzione, la cui mancanza per avventura contribuisce alle meschine proporzioni de' moderni edifizî civili e religiosi, comparate a quelle gigantesche del medio-evo.

Arroge a ciò la imprudente devastazione delle terre boscose in pendio. Conseguenza fatale n' è l' esaurimento delle sorgenti: le acque lasciate senza freno strascinando seco loro gran quantità di terra, contribuiscono grandemente a fare innalzare il letto de' fiumi, elevazione ch' è stata calcolata da due a tre piedi per secolo. Quindi i frequenti traripamenti e le inondazioni che rompono le pubbliche strade, distruggono i ponti ed obbligano a continuo dispendio di riparazioni. La superiore Italia ricca di grandi fiumi, ne risente danni forse maggiori de' nostri; ma a noi

eziandio ne tocca buona parte. Non sarà frattanto inopportuno il far breve cenno dello stato de' nostri boschi, de' principî che regolano la nostra amministrazione forestale.

La Francia a cui il ministro Colbert fece dono della prosperità perenne che il commercio, le arti e l'industria producono, si avvide la prima della mancanza del legname, conseguenza delle imprudenti devastazioni delle selve. La memorabile ordinanza del 1669 fu degna del secolo che Luigi il *grande* onorò del suo nome, ed è un mirabile lavoro di legislazione [1].

Fra il disordine della rivoluzione, mentre la licenza colpiva dell' anatema della oppressione il più degli antichi statuti, fu nondimeno la conservazione delle foreste oggetto dei primi lavori della *assemblea nazionale* francese. Dopo varî decreti di urgenza per porre freno alla licenziosa audacia, che riputava le foreste una proprietà feudale conquistata dalla rivoluzione, fu emanato il decreto de' 15 settembre 1791 che gittò le basi della amministrazione forestale con cui la Francia è oggi regolata.

Avendo i francesi nel 1806 militarmente occupato

1 Capefigue — *Louis XIV et son gouvernement.*

le nostre province di quà dal Faro, diedero a noi sull'amministrazione forestale i regolamenti medesimi.

La legge del 18 ottobre 1819 vi apportò diverse modificazioni, ma quella del 21 agosto 1826 determinò con precisione l'esercizio del diritto di proprietà de' possessori dei boschi in modo da non indurre nocumento al pubblico bene, coordinando le più sagge disposizioni per la conservazione e per lo miglioramento de' boschi e delle selve.

Noi napolitani non eravamo prima del 1806 privi di regolamenti sui boschi: essi non sono più uniformi alle nostre nuove leggi, ai nostri nuovi bisogni, non può negarsi però la effettiva utilità che proccurarono. Non era possibile nondimeno il richiamarli in osservanza: diretti solo a punire, essi non sono più in armonia nè con la essenza nè col rito delle nostre nuove leggi penali, nè anche con le giuste distinzioni che queste han fatto tra i varî gradi della colpa. Principî più larghi e più generosi furono adottati con la legge del 21 agosto 1826. Si disse nel proemio essere il diritto di proprietà, cioè l'uso che ciascuno de' suoi beni può fare, intrinsecamente soggetto per principio sia di utilità sia di ragion pubblica, alla condizione di esercitarsi senza nuocere ad

altri; essere opera di saggia e ben ponderata legislazione il determinare con precisione i limiti della condizione anzidetta, in modo che l'oggetto della utilità pubblica sia vero e non apparente, come spesso addiviene per privato interesse o per genio inconsiderato di novità: e che il sagrifizio del diritto di proprietà sia il minor possibile. Ed in vero si è detto, e si è pur troppo ripetuto, essere il diritto di un proprietario quello di usare e di abusare di ciò che gli appartiene: e noi non sapremmo dire quanto esatta e fedele sia questa traduzione di un'antica legge romana, ma dobbiamo riconoscere che in fatto di boschi i limiti prescritti dalla legge del 1826, compongono il minor sagrifizio possibile, e che in ciò ha essa ottenuto il suo scopo come logica conseguenza di questi principî.

Dei boschi, delle selve e delle terre salde dello stato, ne fu conservata la custodia e la piena amministrazione alla direzione generale.

In ordine ai boschi, alle selve e alle terre salde dei comuni, dei pubblici stabilimenti e de'corpi morali e laicali ogni diritto di usarne fu restituito agli amministratori: fu lasciata alla direzione generale un'attribuzione di semplice vigilanza e di conservazione.

In ordine ai boschi, alle selve e terre salde dei proprietari ne fu ad essi lasciato il godimento intero, come degli altri loro beni, eccetto però i casi di *diboscamento* e di *dissodamento*.

Intanto la devastazione de' boschi e delle terre in pendio è miseramente continuata. Nè ci reputiamo giudici da tanto per diffinire la quistione meteorologica, se alla distruzione de' boschi si debba o pur no l'attuale incostanza capricciosa delle stagioni. Per isventura mezza Europa deplora allagamenti ed inondazioni che rendono deserte le campagne e talvolta i villaggi. E siccome queste frequenti inondazioni mostrano già l'esistenza del male, ove i suoi progressi non sieno arrestati, il successivo elevamento dei fiumi renderà gli argini fragili ed inefficaci e necessaria conseguenza ne sarà l'allagamento di tutte le basse terre. Arroge a ciò la perdita pei terreni coltivati della parte migliore atta alla vegetazione, la esalazione mortifera delle acque che ristagnano e l'influenza che sulle devastatrici meteore ha la cangiata coltura della superficie terrestre. Egli è ovvio in fatti che le selve, particolarmente nei monti, opponevano ai venti un argine salutare e che la gragnuola, le nebbie, oggi tra noi comuni, erano dianzi meno frequenti.

Nondimeno la quistione è tuttavia ardente in Francia e tra noi; e per una curiosa contraddizione, mentre da una parte si deplora la crescente devastazione de' boschi, dall' altra si domanda più libertà di usarne. In Francia si esclama che non ostante il divieto di dissodazione « on déboise sans défricher, » que la dévastation des bois de montagne et le déboisement successif de leurs sommets présentent le » spectacle affligeant d'un désordre qui accuse l'impuissance de la législation et appellent l'attention » publique sur les mesures qui puissent en arrêter le » progrès [1]. » Magnifiche e vere parole che hanno d'altronde per conchiusione il proporre come mezzo il più atto a favorire la conservazione dei boschi delle montagne quello « de rendre aux bois de plaine la » liberté de culture qui est le droit commun de toute » propriété. »

Tra noi, gravi uomini affermano essere stata la legge del 1826 troppo larga di concessioni ai proprietari dei boschi; in ogni luogo, in ogni tempo i governi avere esercitato un dominio eminente per rapporto agli alberi di alto fusto; l'esercizio di questo

1 Discussioni nella *camera dei deputati* di Francia, 1838.

diritto esser fondato sul principio che l'interesse privato debba cedere all'universale. Aggiungono esser mancato interamente lo scopo della legge del 1826 quello cioè di concorrere al miglioramento de' boschi d'alto fusto, dacchè il governo ne confidava interamente ai privati la cura.

Dall'altra parte si domanda più libertà pei boschi de' particolari, cominciando a chiedersi l'esportazione de' nostri legnami. Se non che la prima domanda di tal natura è modestissima: quasichè per una piccola esperienza, si chiede da taluno con ammirabile ingenuità la *estrazione* di centomila carra di legnami. Questa straordinaria dimanda che il buon senso respingeva, ha dato però opportuna occasione ad investigare lo stato attuale de' nostri boschi specialmente per quanto riguarda i bisogni della nostra marina militare e mercantile. E noi ci avvisiamo che parlando di strade e de' mezzi di più facile comunicazione, ciò che ha rapporto col commercio non è estraneo al nostro soggetto, anzi evvi una stretta relazione. Come siam noi lontani dal nostro primiero stato, quando Amalfi era tanto celebre, quando in tempo degli svevi, degli angioini provvedevamo principalmente al commercio con l'Asia, quando de-

stavamo gelosia e timore alla voluta sposa dell' Adriatico! Il mare che circonda quasi tutto il regno offre al traffico interno ed esterno un' ampia strada più breve, più facile, meno dispendiosa. Le due province degli Abruzzi, la Capitanata e la Terra di Bari, sono bagnate dall' Adriatico: giace sull' istesso mare una parte di Terra d' Otranto; l' altra sull' Ionio. Questo ed il Tirreno formano il littorale della Basilicata e delle due Calabrie, ed il solo Tirreno forma quello del Principato-ultra. La minore spesa quando si ha in mira l' utile, sarà sempre nel preferire la via di mare a quella di terra. Supponiamo già fatte e perfezionate tutte le strade del regno: chi sarà che preferir voglia la via di terra a quella di mare per trasportare alla capitale o dalla provincia di Lecce o dalle due Calabrie l' olio il grano e le altre derrate?: chi preferirà la via di terra al *cabotaggio*? Tolga Iddio che per noi si creda o si affermi che il perfezionamento delle nostre strade interne non sia della più grave urgenza, del più grande vantaggio; diciam solo che ogni cosa che possa favorire le facili comunicazioni del mare non debba trascurarsi. Or vediamo quale sia lo stato dei nostri boschi specialmente per ciò che riguarda il bisogno della marina di guerra e mercantile. E ci riposia-

mo in questa investigazione sopra ricerche che possiamo attestare, il più che ci è stato possibile, accurate.

La maggior parte de' boschi del primo Abruzzo-ultra esiste sul dorso degli Appennini che dividono la provincia da quella dell' Aquila e dallo stato pontificio : sono popolati di grossi abeti e di faggi che presterebbero abbondevoli legnami a costruzioni marittime, ma la lontananza dal mare, dalle strade rotabili, dai fiumi ne rende quasi impossibile il trasporto o dispendioso in modo, da non esser ricordo che la marina reale o la mercantile si fosser mai provvedute da quei boschi.

Il secondo Abruzzo-ulteriore non presenta alberi atti a costruzione ; che se pur ve ne fossero, per le situazioni montuose e per le ripide viottole, non potrebbero trasportarsi che in piccoli pezzi sopra animali da soma, nè mai in grossezza necessaria alle costruzioni navali.

I boschi della provincia di Abruzzo-citeriore sono ricchi di abeti e di cerri di alto fusto, ma la località e le strade interposte sino al mare non ne permettono la esportazione, nè l'uso per la marina mercantile.

Gli scarsi boschi di Terra d'Otranto non danno legname ad uso di costruzione : quel poco che se ne taglia

nel distretto di Taranto basta appena a costruir barche di ristretto *cabotaggio* sul littorale della provincia e delle Calabrie nell' Ionio. La provincia di Calabria-citeriore può offerire annualmente il taglio di novemila alberi da costruzione, non compresi quelli della Sila, di cui farem cenno qui appresso. Se non che la distanza de' boschi dal mare e la mancanza delle strade presenta in molti luoghi difficoltà al trasporto.

Nella seconda Calabria-ulteriore vi ha la montagna di Arona in cui si recidono antenne per la marina mercantile di Monteleone, provveduta di meglio che 40 legni oltre quelli che vi si costruiscono per dimande straniere: i boschi di Maida e Policastro potrebbero annualmente a questo uso fornire 2,500 alberi.

La Capitanata possiede moltissimi legnami da grosse costruzioni e specialmente nelle foreste del Gargano, ove non richiesti periscono di vetustà: similmente sugli Appennini che le fanno corona; non difficile sarebbe il trasporto sino al mare degli alberi recisi nel Gargano.

I boschi di Molise non presentano alberi da costruzione, e se pure ve ne sieno, la mancanza di strade obbliga a porli in pezzi e così trasportarli.

Le province di Terra-di-Lavoro e de' Principati,

provvedono i cantieri della capitale e di Castellammare, essendo del legname più facile e men costoso il trasporto.

Della prima Calabria-ulteriore non sapremmo dir cosa di esatto. La vicinanza alla Sicilia ne confonde in quell' oggetto gl' interessi.

La Sila selva pinifera nelle Calabrie di circa 170 miglia fu in gran parte ridotta a coltivazione, allorchè nei giorni delle nostre sventure quelle province soggiacquero al governo militare, che come i favolosi denti di Cadmo produce mai sempre la desolazione, allorchè invade gli ordini civili. Un privato oggetto di guadagno, favorito dai comandanti francesi, abbattè gran parte di quei maestosi pini sui quali fondavansi le più belle speranze della nostra navigazione. Ma la Sila è un naturale semenzaio di pini: ed una severa custodia, un migliore ordine in questa parte di amministrazione sarebbero bastati dal 1815 sin' oggi a renderne la riproduzione accelerata [1].

1 Il commendator Afan de Rivera in una sua dotta memoria sulla Sila data per la stamperia reale nel 1828, mentre dipinge lo stato deplorabile nel quale si trova ridotta, mentre propone saggissime cose pel suo riordinamento, ci fa sapere essere ignota la effettiva estensione di quella contrada montuosa che altre volte era interamente

Or per fatto i cantieri della marina mercantile sono tutti in Napoli, ne' suoi dintorni e nelle vicine Isole: nelle altre province non si costruiscono che barche da dugento tonnellate in sotto. Egli è per noi mestieri provvederci in gran copia da Venezia e da Trieste de' legnami per costruzione navale o civile: negletto, scarso è l'uso delle seghe ad acqua che pure potrebbe in molti luoghi animarsi. Nè vale allegare la difficoltà de' trasporti, perocchè non sono ignorati i metodi che le incivilite nazioni usano per portare dai siti più alpestri i grossi legnami al contatto delle strade rotabili, senza barbaramente porli in pezzi. E sola inerzia generale fa che nelle nostre province non vi sieno cantieri e che una grossa usura, piaga antica del regno, sia la sola immonda via da rendere i capitali fruttiferi. I *registri* Angioini ci rivelano che le nostre città marittime erano obbligate a co-

boscosa. Giusta i termini murali dei pilastri, generalmente si crede che abbia la lunghezza di 33 miglia e la larghezza di 23, ma non è tampoco esatta la configurazione che si vede segnata nella gran carta in 32 fogli del signor Rizzi-Zannoni.

È una grave sventura che almeno di questa così importante contrada selvosa dopo trent'anni che abbiamo una direzione di foreste, non esista una pianta geometrica.

struire una o più galere pel servizio dello stato; e pare che tal regolamento fosse stato stabilito dai normanni: vi eran quindi diversi arsenali e cantieri per la marina di guerra e molto più per la mercantile. E qui ci si permetta di trascrivere una grave sentenza del nostro immortale Palmieri. *Se*, egli dice, *il commercio di trasporto non conviene ugualmente a tutte le nazioni, non vi è alcuna le di cui terre sieno bagnate dal mare, che possa esentarsi di avere quei bastimenti che sono necessari al trasporto delle sue merci, altrimenti soggetta allo arbitrio dello straniero tutto il suo commercio, e lo grava dippiù delle spese del noleggio.* Ma chi non sa quale sia stata una volta la mercatura di Brindisi e di Taranto; e quale la gelosia del commercio, d'onde, per espresso trattato con i tarantini, i romani eransi obbligati a non oltrepassare il promontorio Lacinio [1]?

Egli è tristissima cosa il ricordare come, in occasione de' decreti di Berlino e di Londra, di gravissimo nostro danno sia stata la mancanza di navi nazionali: il porto di Gallipoli rimase deserto: Brindisi fece qualche commercio con Trieste. E chi il crederebbe?,

1 Polibio rapporta, che in Taranto terminava la navigazione di molte nazioni e Silio Italico dice lo stesso di Brindisi.

l'utile maggiore ne cadde in mano degli stranieri: alcuni mercanti ragusei e montenegrini vennero in Brindisi a stabilirsi e s'impadronirono di quel commercio. La restaurazione rivolse a questo stato miserando le sue provvide cure: ogni maniera d'incoraggiamento fu accordata alla nostra marina mercantile, che specialmente dal 1823 ha di molto prosperato.

E tornando ai boschi, un lavoro statistico quale lo prescriveva la legge del 1826 sarebbe stato opportunissimo, e lo è tanto maggiormente perchè la sola dottrina delle teoriche è sovente la più mal fida scorta in amministrazione pubblica. Ma per isventura questo lavoro non è ancora fatto e noi facciam caldissimi voti che sia diligentemente eseguito. Imperocchè nella ignoranza dello stato vero de' nostri boschi, insolubili si rimangono queste gravissime quistioni che solo una esatta nozion di fatto può districare.

CAPITOLO XII.

Dei fiumi e dei canali navigabili.

Egli è sicuro che molti fiumi della Sicilia citeriore erano un tempo navigabili e che alcuni di essi potrebbero esserlo anche ora; che in ogni modo potrebbero alimentare canali di navigazione: ne piace, e crediamo util cosa, rapidamente passarli a rassegna:

GARIGLIANO.

Il Garigliano nasce dagli appennini, poco discosto da Tagliacozzo in Abruzzo, e da due sorgenti una presso Capistrello, l'altra nel luogo detto la *posta*. Febonio e Giustiniani affermano che la sorgente più lontana sia nella valle di Nerfa presso Cappadocia. Riceve l'acqua del Fibreno, del Gari, della Melfa, e di altre correnti [1]. Esso si scarica nel Tirreno e la sua navigazione è alquanto difficile nel luogo denominato il *molino delli agli*; quindi i *sandali* giungono un miglio lontano da s. Germano. Ulpiano,

1 In un capitolare del principe Sicardo dell'anno 836, è chiamato *Minturno*. Così ancora da Orazio, epist. V. — La sua etimologia deriva da *Glaris* e *Liris*.

parla espressamente della navigazione di questo fiume e dell' azione da sperimentarsi contro il *navicularius* nel caso che nel Garigliano perisca la nave [1].

VOLTURNO.

Livio in più luoghi parla della navigazione di questo fiume [2]: esso corre per ottanta miglia e si perde nel Tirreno. Rinaldi nella storia di Capua ne fa anche menzione e specialmente dopo che l' imperator Domiziano lo restrinse nel suo retto corso, quasi da gareggiare col Liri ossia Garigliano. Nei tempi barbari la sua navigazione fu interrotta, ma si crede ripresa nel IX secolo per un *capitolare* del principe Sicardo dell' anno 836; ivi favellandosi della navigazione che per Traietto e Minturna facevano i mercatanti nel Garigliano, vi sono ancora nominati i fiumi di Patria ed il Volturno [3]. Le vicende del medio evo

1 *Si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit, et cum flumen Minturnense navis ea subire non posset, in aliam navem merces transtulerit, eaque navis in ostio fluminis perierit, tenetur primus navicularius* — Leg. 13 ff. *locat. conduct.*

2 Decade III, lib. V., cap. 16 e 18.

3 Rinaldi — Memorie istoriche sulla città di Capua, lib. VII, cap. VIII, pag. 313.

fecero abbandonare questa navigazione, ma nel XIV secolo fu ripresa per opera di Bartolomeo di Ariano cittadino di Pozzuoli il quale ne fu premiato dal re Ladislao. Questo re avendo conceduto l'esazione delle gabelle alla città di Capua nel 12 ottobre del 1389, ordinò che lo stesso diritto si fosse esatto per le merci che in Capua trasferivansi per mare o per fiume [1]. Il vice-re Pietro di Toledo voleva renderlo navigabile fino a Benevento, ed a tale oggetto fu mandato ad osservarlo nel 1534 l'ingegnere Antonio Dixar. L'esecuzione ne sarebbe stata facile, se i possessori de' mulini non avessero indotti i governatori a far delle false rappresentanze in lor favore [2].

Nella rivoluzione di Napoli del secolo XVII, Capua fece il suo commercio con Pozzuoli per mezzo del Volturno, e in una città che poteva dirsi assediata regnava sempre l' abbondanza [3].

Il Volturno fu navigabile sino ai tempi di Antonio Sanfelice il quale nella sua celebre descrizione della Campania, dice: *sequitur Volturnus triremium capax.*

1 Rinaldi, loco cit. pag. 314.

2 L'istoria infelice di questo fatto può leggersi nei registri di cancelleria della città di Capua.

3 Rinaldi, loco cit. pag. 315.

SARNO.

La navigazione di questo fiume è antica per quanto sono antiche le città de' dintorni [1]. Esso corre per venticinque miglia: vi era uno scaricatoio che anche oggi si chiama il *porto*. Verso la fine del secolo XVI, i molini costrutti dal conte di Celano, dal conte Tuttavilla, dal vescovo di Sarno disviando le acque, ne impedirono la navigazione. Nel lungo litigio, conseguenza di tale innovazione, vi fu un rapporto d' ingegneri che assicurava potere il fiume nel suo stato naturale sostener barche del carico di cencinquanta cantaia. Se le acque si restituissero al Sarno, la sua navigazione sarebbe facile e sicura.

SELE.

Questo fiume chiamato *Silarus* o *Siler* da' latini, nominato da Virgilio da Plinio da Lucano ed altri,

1 Strabone scrisse così: *Hoc, et quod proxime sequitur, et Sarno amne alluitur, Pompejos, tenuerunt olim Osci, deinde Etrusci, ac Pelasgi: post hos Samnitæ, qui et ipsi inde sunt expulsi. Est autem hoc commune navale Nolæ, Nuceriæ et Acerrarum Campanarum navale ad Sarnum fluvium, qui et excipit et mittit merces* — Strabone — Geogr. l. 5. pag. 247 pag. 378 — ediz. di Amsteram 1707.

confina coll' antica Lucania alle falde del monte Alburno, oggi Sicignano. La più ricca sorgente è in Caposele, avendo così il paese preso nome dal fiume: ma la sua origine è nel demanio di Moliterno e Montesano nella contrada detta *Calore*, donde ha principio il Tanagro o Negro. Vi si passa per iscafa; e quando oltre le acque del Tanagro o Negro, ha ricevuto quelle del Calore, la sua profondità è molta. L' Antonino pretende che inarginandolo potrebbe eziandio esser capace di un porto per mediocri legni [1]. Il Pauli crede che alle foci del Sele sia stato il *porto Alburno* [2].

ACRI.

Nasce nelle montagne di Marsico-nuovo: è riguardato come navigabile da Strabone [3]. Plinio ne fa menzione [4]. Nel mese di settembre dell' anno 1232 Federico II diede privilegio ai padri basiliani di Carbone di avere le proprie barche nel fiume Acri [5].

1 Antonino — Lucania — Tom. I. part. 2., disc. 1., pag. 184.
2 Pauli — Rovine di Pesto.
3 Geogr., lib. 6. pag. 405 §. 264.
4 Plinio, lib. 3. cap. II.
5 Santorio nella Storia Carbonese — *de abundantiore ergo gra-*

SINNO.

Dal monte Sirinò in Basilicata sorge il fiume Sinno, detto anticamente *Siri* ed in talune carte *Signi* [1]. Esso riunisce le acque di Cogliandrino, di Fiume-freddo, del Rubio e del Sarmento; si gitta nell'Ionio tra Rocca-imperiale e Policoro. Strabone lo indica come navigabile [2]. Difatto Acri e Sinno potrebbero benissimo navigarsi per ogni piccola diligenza od industria che vi si usasse [3].

Si vuole dagli antichi scrittori che fosse esistita anche una città detta *Siri* come il fiume e che questa città fosse l'emporio del commercio di Eraclea [4].

BASENTO.

I latini lo chiamavano *Casuentum*: si gitta al mare otto miglia lontano dal Bradano, dopo un corso di

tia nostra damus prædicto monasterio liberam potestatem habere propriam barcam in flumine Aciri. Vedi anche, ANTONINO — *Lucania.*

1 ANTONINO — Lucania, tom. 2. pag. 17.

2 *Et navigabiles amnes duo Aciris et Siris* — Geogr., lib. 6. §. 264, pag. 405.

3 ANTONINO — Lucania, pag. 18 in nota.

4 STRABONE — Geogr., lib. 6. — ANTONINO, loc. cit. pag. 29.

quaranta miglia. Presso questo fiume si vuole avvenuta la battaglia tra l'imperatore Ottone II con i greci e i saraceni. L'imperatore cercò di fuggire sopra una *barca*: dal che è aperto essere allora questo fiume navigabile.

BRADANO.

Divide l'antica Lucania dalla Puglia-peucezia: prende origine dal lago Pesola sopra Acerenza e si gitta nell'Ionio vicino Metaponto oggi Torre-di-mare. Un marmo ritrovato in Metaponto fa menzione de' *codicari* ossia di quei marinari che si davano secondo i latini a navigar pel Tevere; e siccome la denominazione fu la stessa per tutt' i marinari che a questa specie di navigazione erano addetti, può credersi che anticamente sia stato navigabile [1].

CRATI.

Vi era favolosa tradizione, che le acque di questo fiume facessero divenir biondi i capelli. Nasce vicino Cosenza e si gitta nell'Ionio. Bagnava una volta la

1. Antonino — Lucania, disc. V, pag. 74.

voluttuosa Sibari; è ricco di acque; vi è la *scafa*, e generosamente la casa *Salluzzo* teneva in Corigliano i bufali per farlo tragittare senza alcuna gravezza.

OFANTO.

Il fiume *Aufido* oggi detto *Ofanto*, è povero di acque nell' estate, ma nell' inverno ne è ricco. Orazio lo denomina *tauriforme*. Strabone chiama l'Ofanto *emporio di Canosa*. Le sue sponde eran liete di molte città e di villaggi ch'esistevano fino ai tempi de' normanni; ora appena se ne veggono i ruderi. Nell'anno 1562 in occasione di rettificarsi l'esazione del *passo* di Canosa, viene specialmente espresso: *item a qualibet barca capiente portum in flumine versus latus sanctæ Mariæ de mari* [1].

CERVARO.

Il fiume Cervaro nella Daunia era egualmente navigabile giusta la opinione di Strabone [2].

1 Anno 1562, dalla scrittura così detta *comuni* nel grande archivio di Napoli.

2 *Inter Salapiam et Sipontum fluvius est navigabilis.* — Strabone, lib. 6. pag. 435 n. 284.

Il fiume Pescara, detto *Aterno* dagli antichi, si gitta nell' Adriatico. Giustiniani osserva che questo fiume si potrebbe rendere più degli altri atto al traffico delle barche, specialmente da Popoli alla foce [1].

Il Tronto ha del pari le scafe — Le ha del pari il Neto in Calabria, chiamato *navigabilis et piscosus* dal Barrio e dal Marafioti.

Il Trigno che Plinio chiama *portuosum* e il Fortore che presso il mare regge ogni barca, sono fiumi considerabili.

Nel 1783 recatosi il padre Eliseo in Calabria con alcuni accademici, pubblicò una stupenda carta geografica di quelle province, dalla quale si rileva l'immenso numero di fiumi e fiumicelli che le intersecano, ma senza descriverne la menoma loro qualità.

Ed altri non creda che sterile sia questo cenno de' nostri antichi fiumi navigabili. Essi non lo sono più, perchè godendo della loro piena libertà scorrono senza freno e direzione, secondo il loro capriccio a devastar le terre, ad infestar l'aria. Le nazioni più

1 È noto il progetto del marchese Toppi di Chieti per render navigabile il fiume *Pescara*.

avvedute han fatto i maggiori sforzi per rendere agevole il trasporto delle merci per acqua: hanno obbligato i fiumi a servire a quest'uso, e per renderlo più esteso gli hanno forzati ad unire le rispettive acque. Invano si è opposto il vario livello de'loro letti: invano i frapposti monti; l'arte e l'industria hanno trionfato di simili ostacoli.

D'altronde, come bene osserva il grave Say, quantunque la più semplice, la più naturale comunicazione per acqua sia quella de'fiumi, nondimeno non può mettersi in uso senza i molti lavori di arte; i bassi fondi domandano che si approfondisca il letto dello riviere; le inondazioni esigono che si elevino le loro ripe; fa d'uopo tracciar de'sentieri pei cavalli che tirano i battelli, e questi cammini han bisogno anche di grandi lavori soprattutto per lo passaggio dei ponti. La corrente è spesso così rapida da non permettere ai battelli di esser tratti nel rimontare le acque. In taluni casi degli argini o dei ripari di acque, son necessarî per rendere la riviera navigabile; in taluni altri le sinuosità allungano di troppo il tragitto ch'essa corre, e diviene indispensabile il raddirizzare il suo letto. Infine i lavori a farsi sulla navigazione de' fiumi sarebbero sovente così conside-

rabili, che è più spedito e meno dispendioso il cavare accosto al fiume un canale navigabile che si alimenti delle sue acque, in modo che i battelli possano correre con sicurezza tanto negli accrescimenti come nelle diminuzioni delle acque medesime, e possan risalire con facilità eguale a quella con cui discendono.

I canali hanno grande superiorità sopra i *cammini di ferro* in quanto che possono sopportare de' pesi immensamente maggiori: per calcolo benchè moderato, nn battello porta il peso ottanta volte di più di quello che possa sopportare un carro sopra il cammino di ferro. Il canale presenta dunque grande economia di materiale, e questa economia riduce necessariamente le spese da trasporto di una quantità proporzionata al suo valore.

Nondimeno per ben diffinirsi la reciproca utilità de' canali e de' cammini di ferro, è forza fare una distinzione e noi crediamo dovere esser questa: il trasporto pei canali essendo più lento, conviene ai generi molto pesanti che specialmente esigono economia nelle spese da nolo, perchè questo è parte importante del loro prezzo diffinitivo sul luogo della consumazione; ma pei viaggiatori, per lo trasporto delle lettere e degli avvisi commerciali, per

tutte le materie che sono oggetto de' bisogni più attivi o che sono più suscettivi di deterioramento, la celerità del trasporto diviene un vantaggio che può ben pagare più caramente il consumatore; ed in conseguenza i cammini di ferro sono più opportuni per la rapidità e per la sicurezza del loro servizio, che non è pure arrestato nè dai geli dell' inverno nè dalle mancanze dell' acqua negli ardori della state, come addiviene sovente pei canali. Osserviamo nondimeno che una parte dei vantaggi dei cammini di ferro viene diminuita dalla stessa loro moltiplicazione; e allora la rapidità del trasporto non esisterà che mediante esquisite cure per la regolarità della corsa: altrimenti la libera circolazione rimarrebbe compromessa dal gran numero dei punti intermedi per andare e ritornare sulle linee istesse, le quali bisogna coordinare in modo che le vetture e i carri non s'incontrino se non che a prefisso preciso tempo e a determinati punti. La difficoltà di un tale andamento è uno degl' inconvenienti dei cammini di ferro, e in tale rapporto sono inferiori ai canali nei quali un battello può agevolmente fermarsi senza arrestare il passaggio di quello che lo segue e che è destinato per un punto più lontano.

Un recente tentativo già fra noi si è praticato in fatto di canali.

L' augusto re Ferdinando I Borbone di felice ricordanza, volendo migliorare con la irrigazione la regal tenuta di Carditello ed introdurre nei suoi stati l' uso delle *trombe a fuoco* per elevare le acque, verso il 1790 ne fece costruire sul Volturno presso Capua una delle più grandi che aveva tre piedi di diametro. Questa tromba innalzava dal fiume a 25 piedi di altezza 30 mila piedi cubici di acqua per ogni ora ed alimentava con questo volume un canale che si estendeva a Carditello per irrigare nell' estate i terreni di quella vasta possessione. Essendo stata quell' opera distrutta nei disordini del 1799, surse l' idea di far servire per la irrigazione di quei campi le acque delle sorgenti di Calabricito e di Mofito. E poichè il canale ordinato poteva irrigare una considerabile estensione di terreni al di quà e al di là dalla regal tenuta, così fu denominato *canale d' irrigazione* di Terra-di-Lavoro. Il canale offeriva quattro cadute per animare altrettanti motori idraulici.

Intrapresi i lavori del canale d' irrigazione, si pensò di renderlo atto alla piccola navigazione e a tale oggetto si costrussero i corrispondenti sostegni nei siti

delle cadute; il tratto di canale navigabile dalle sorgenti fino a Carditello poteva considerarsi come uno esperimento di simili opere nel nostro paese. Nel seguito però dalla regal tenuta di Carditello poteva dirigersi lungo il corso dei *lagni* sino al mare e prima di giungervi, con un ramo di tre quarti di miglio, mettersi in comunicazione col canale di Vena e quindi col lago di Patria. Un altro ramo partendo dalla stessa regal possessione, poteva estendersi al Volturno. Sull' altra sponda di quel fiume si potevano mettere a profitto le acque dell' Agnena e del Savone per prolungare la navigazione fin presso Mondragone. Dall' altra parte poco lungi dall' origine delle sorgenti di Mofito passando le acque di Carmignano, il canale navigabile senza difficoltà si poteva protrarre infino a Napoli.

Le acque di Carmignano prendono origine dalle falde dei monti di Cervinara in vicinanza di Airola. Le copiose sorgenti perenni, formano un fiumicello che discorrendo la valle di Maddaloni a foce aperta va presso Cancello ad immettersi nel canale detto di Carmignano. Questo canale per due miglia incirca fiancheggiando la strada di Benevento, è scoperto e scavato nella terra. Presso l' osteria del *Gandèllo* passan-

do al di sopra del canale di Mofito, gli versa le acque che non possono essere contenute dal suo alveo. Dopo di aver corso due miglia, lungo l' anzidetta strada, piega a sinistra nelle campagne e per attraversare le colline di Poggio-reale si asconde sotterra. Essendo il coperto canale di minor luce, anche prima di giugnervi, si fanno traboccare le acque esuberanti in un altro che si scarica nei *lagni*. Il canale coperto o acquidotto dopo di avere attraversato la collina, per mezzo di un traforo che vi si è praticato, si estende sempre coperto nelle vicinanze del regale *albergo* dei poveri. Giunte ivi le acque si dividono in due rami, dei quali uno si dirige a provvedere i pozzi e le fontane della capitale, l' altro ad animare i suoi mulini.

Avvegnachè le acque di Carmignano soffrano nel loro cammino considerabili perdite per difetto dei canali, pur non di meno nelle maggiori siccità sono sempre sufficienti ai due oggetti, cui vennero destinate. Però, allorchè sono più copiose, come avviene nella maggior parte dell' anno, tutto il volume che non può comprendersi dalla *luce* del canale coperto, si versa nel canale di Mofito non solo inutilmente, ma con grave pregiudizio delle pianure di Acerra, cioè quan-

do i lagni in *piena* non permettono in essi il libero scolo delle acque di Calabricito e di Mofito.

Quantunque dalle sorgenti al Gandello vi sia una ben considerabile differenza di livello, e dal Gandello al punto di ripartizione nella città di Napoli vi sia una differenza maggiore di 100 palmi, nondimeno in tutto questo tratto di 20 miglia di lunghezza, quel grosso volume di acqua non serve ad alcuno uso, nè muove alcuna macchina fino al termine del suo cammino. Se all' incontro per un acquidotto si portasse alla capitale la quantità di acqua bisognevole ai pozzi e alle fontane, tutta quella copia che ora se ne perde inutilmente, sarebbe una vera sorgente di ricchezza. Alimentandosi con quelle acque il canale di navigazione che da Napoli si estenderebbe al Gandello per congiugnersi all' altro che dalle sorgenti di Mofito si prolungherebbe al Volturno ed al lago di Patria, sarebbero grandemente facilitati i trasporti dalla parte più ubertosa della Campagna-felice alla popolosa capitale. In tutte le diverse cadute facendosi animare altrettante macchine idrauliche, immenso sarebbe il profitto che se ne otterrebbe per le manifatture che si faciliterebbero. Infine nell' estate durante la notte derivandosi le acque per

le irrigazioni, anche per questo uso se ne ritrarrebbero non indifferenti vantaggi.

Il canale di navigazione, afferma il dotto commendator de Rivera [1], intersecando le strade rotabili, nei punti d' intersezione si potrebbero caricare sulle barche le canape ed i lini che si portano a macerare, e ritornare ai medesimi punti delle gore dopo la macerazione.

Soltanto la navigazione da Carditello verso il lago di Patria e verso il Volturno potrebbe essere sospesa quando le acque delle sorgenti non sieno sufficienti per provvedere durante la macerazione, al piccolo consumo che se ne fa nel mantenere la navigaziône. Per altro ove le acque del canale di Carmignano fossero abbondanti al di là del bisogno pei diversi usi ai quali sono destinate, una piccola porzione delle medesime potrebbe sempre venire in soccorso della navigazione ai due anzidetti tratti estremi del canale. Diversi vantaggi se ne speravano:

1.° nella irrigazione di 10 a 12 mila moggia di terreni compresi quelli di Carditello;

2.° nella costruzione di più macchine idrauliche lungo il suo corso;

1 Sulle strade e le bonificazioni — Nap. 1827, parte III, pag. 166.

3.° nel rendere il canale in gran parte navigabile ;

4.° nella opportunità di versarvi le acque de' regî *lagni*, risparmiando così la metà della spesa de' cavamenti che costa circa ducati 24,000 annui. Sotto questa veduta il nuovo canale sarebbe stato un perfezionamento dell'opera importantissima dei *lagni*. Ma tante belle speranze non si sono avverate, le opere costrutte e circa sette miglia di canale già fatto con la spesa di meglio di ducati 80,000 sono abbandonate senza mantenimento e senza profitto, e il tempo ed anche la malevolenza le distruggono.

Non ignoriamo che molti dubbî sono surti sopra la riuscita di quest' opera: che molti interessi privati tanto per parte de' proprietarî de' terreni occupati quanto per parte de' possessori de' mulini di Trifisco i quali temono la concorrenza di altre macchine idrauliche, ne han tardata l' esecuzione. E dopo le premesse cose ci farebbe molta pena il supporre che la riuscita di un' opera, diretta da' più gravi ingegneri di ponti e strade, potesse rendersi problematica.

Reca poi di vero stupor grande come le molte società industriali di Napoli, dopo le loro speciali, magnifiche promesse non siensi rivolte a concorrere

al compimento di questa utilissima opera, tanto più che si dolgon forte dell' ozio nel quale rimangonsi i loro capitali [1].

1 Mentre scrivevamo queste cose un provvido ordine del Re, nostro Signore, secondato dalle diligenti cure del ministro degli affari interni ha prescritto alla Consulta di esaminare una offerta presentata per compiersi a spese degli offerenti il canale di cui si tratta, all' oggetto di servire non meno alla irrigazione delle vicine campagne, che alla piccola navigazione.

CAPITOLO XIII.

Dell' ordinamento dato all' amministrazione delle strade e delle altre pubbliche opere nel governo di Carlo III, e in quello del suo augusto figliuolo Ferdinando.

Carlo III stabilì per l' amministrazione delle strade una *giunta* detta *dei reali siti*, forse perchè le prime strade intraprese furon quelle che dalla capitale menavano alle regali delizie, ma che in fatto dirigeva tutte le pubbliche opere del regno.

Nel 1779 fu creata la *giunta e deputazione delle strade del regno* per esaminare i conti di questa amministrazione e fu composta di *un avvocato fiscale togato* della *camera della Sommaria* che la presedeva, di tre magistrati, detti allora *di spada* e di alcuni *razionali* del medesimo tribunale. Vi furono aggiunte delle deputazioni di gentiluomini per vigilare sulle diverse opere.

Nel 1784 per sottoporre questo importante oggetto di pubblica utilità ed economia ad una direzione ed amministrazione più semplice ed uniforme, fu istituita la *giunta* di tre ingegneri, due militari ed uno ci-

vile, alla quale fu conferita la *direzione* ed il *buon governo* di tali opere. Per la parte poi economica relativa alle strade e pel regolamento delle contribuzioni imposte alla costruzione e al loro mantenimento, fu incaricata la *giunta dei siti reali* sotto la dipendenza della prima segreteria di stato. Ci è piaciuto far cenno di questo provvedimento, onde per esso manifesto si vegga che anche tra noi erano in quell' epoca sani principî di amministrazion civile. In fatto poi di economia di spese il problema era al certo assai meglio sciolto allora che non lo è oggi.

Ma nel 1798 si vide la necessità di rendere questa amministrazione anche più concentrata e quindi, abolite le due *giunte* quì innanzi indicate, fu creato un solo *soprintendente* di tutte le strade del regno, alla quale carica venivan conferite le facoltà dianzi accordate alle due *giunte*: gli furono destinati un *segretario* e due *aiutanti*: vi fu aggiunto un *razionale di camera* per prender conto degl' introiti e degli esiti e per esserne risponsabile. Fu vietato a tutti gl' impiegati di prender parte nelle opere e di esigere alcun diritto. Fu data ogni più ampia facoltà al soprintendente generale di appaltar le opere, anche dispensando agli *incanti* o di farle in amministra-

zione. Ogni libertà gli era conceduta di scegliere gl' ingegneri, di traslocarli, di licenziarli, di fissare per loro un soldo ovvero il compenso proporzionato alle rispettive fatiche.

Il soprintendente per mezzo della prima segreteria di stato dovea presentare alla intelligenza del re tutto ciò che occorrer poteva in fatto di contenzioso amministrativo per ottenerne i sovrani provvedimenti. Gli fu dato un *assessore legale* per quanto riguardava le materie di giustizia; vi fu anche destinato un giudice detto di *gravame*. Furono al soprintendente assegnati ducati 400 al mese per le spese di viaggi, ma il Re prometteva più onorevole ricompensa al degno funzionario che giustamente di tanta confidenza onorava.

Questa amministrazione terminò al tempo della occupazione militare, nel 1806. Due considerazioni dagli esposti documenti emergono: la prima che con l'esperienza abili ingegneri si formarono, i quali nei pubblici edifizî e nei lavori delle strade, corressero i falli de' nostri vecchi e profittarono de' loro errori per cansarli; l' altra considerazione è quella che da questi ingegneri fu quasi solamente formato il primo corpo di ponti e strade: che non fu necessario chiamarvi degli stranieri i quali rivelassero quelle teoriche,

di cui si fa ora tanta pompa, mentre erano tra noi conosciute. In fine, per servirci di un termine alla moda, le potenze intellettuali del corpo d'ingegneri di ponti e strade appartennero per molti anni dopo a quella antica scuola.

Un passo solo restava a farsi, quello cioè, di riunirli in un corpo e di stabilirvi una scuola di applicazione, onde la scienza e l'esperienza avessero profittato de' lumi dei vecchi, dell'arditezza de' giovani ingegni e si fossero arricchite de' cospicui lavori delle più incivilite nazioni di Europa. Noi non ne saremmo di vero debitori alla militare occupazione, se la rivoluzione francese non avesse interrotto il corso della nostra prosperità in ogni maniera di industrie e di progresso. Ed in prima con sicuro animo affermiamo, che la scienza delle strade non era tra noi ignota e che fino i termini dell'arte non sono variati. E questo non vogliamo già che si creda alla nostra testimonianza, ma ai documenti che ne riportiamo. E sceglieremo tra molti il progetto della strada di Sulmona fatto dall'ingegnere cavalier Pigonati nel 1783 [1].

Questo documento è più che altri creda prezioso, perchè prova aperto quanta diligenza, quanta sem-

[1] Documenti giustificativi, num. IV.

plicità vi s' impiegasse. Non vi ha in vero nè lusso di parole nè di cifre: ma queste cose in sostanza montano a niente; nè valgon la semplicità e l'economia che i nostri vecchi ponevano alla buona nei pubblici lavori. In economia pubblica la logica dei fatti è la vera e sicura scienza.

Questa strada doveva correre per l'estensione di circa 20 miglia, da Castel-di-sangro a Sulmona, pel piano detto *di cinque miglia*: si determinava l'opera della larghezza di palmi 18 con banchine e fossi laterali: se ne faceva ascendere la spesa a ducati 74 mila.

La *giunta di direzione* delle strade con rapporto del 6 dicembre 1785 trovava questa estimazione non abbastanza ponderata e quindi per sole 11 miglia, quelle più urgenti e difficili pei tagliamenti e pei molti ponti, calcolava la spesa di ducati 60 mila. Ma anche questo calcolo non fu trovato esatto; e solo 7 miglia delle più difficili portarono la spesa di ducati 54 mila. Tre anni dopo la strada era compiuta, i lavori misurati e pagati: tutte queste notizie sono comprese in brevissime pagine: non si tace degli errori presi nella prima estimazione e nella seconda. E per questa ragione lo abbiam trascelto perchè si vegga, che se in quel tempo degli errori commettevansi nelle prime estima-

zioni, erano questi ingenuamente confessati e non si ponea a tortura la scienza per iscusarli e non se ne prolungava di assai la verifica onde coprirli di obblio.

Ma chi vi gitterà l'occhio ravviserà subito quanto costava allora, nella pretesa imperizia, un miglio di strada con ponti e grossi tagliamenti: e potrà farne il paragone con le strade attuali in simili condizioni.

Onde poi si chiarisca con quale diligenza e con quanta economia procedeva la *giunta delle strade*, abbiamo scelto un suo rapporto del 20 febbraro 1785 [1].

Le strade allora in costruzione eran quelle degli Abruzzi, di Molise, di Lecce, di Calabria, di Bovino, di Marigliano, di Benevento. E particolarmente nella strada di Calabria i lavori eran molti, gravi, come il ponte sul Cafaro, che ai tempi nostri acquistava trista celebrità di errori, il ponte di Campistrino, la Serra di Morano, il ponte sul Tanagro. Nè si veggono obbliate le cure le più minute per lo riattamento delle opere.

Che ove si voglia conoscere con quali semplici le-

1 Documenti giustificativi, num. V.

E ne piace al *num.* VI de' *documenti* medesimi riportare un verbale della stessa *giunta di direzione* del 4 dicembre 1784 perchè si renda manifesto con quanta semplicità e del pari con quanta accuratezza questa amministrazione era regolata.

ve svolgevansi queste cose, ci faremo dal dire che per la nuova strada delle Calabrie la *giunta* credeva più che sufficiente un ingegnere col soldo mensuale di ducati 50 ed un ingegnere misuratore colla mercede di ducati 25: del pari per la strada di Lecce e per l' altra degli Abruzzi: per la strada di Molise un solo ingegnere col soldo di ducati 40: per la strada dalla Schiava al ponte di Bovino nemmeno si concedeva soldo fisso al rinomato ingegnere Pollio, ma in considerazione delle spese di viaggi una gratificazione gli si tribuiva mensuale di ducati 40: per la strada di Benevento era destinato un solo ingegnere coll' onorario di ducati 40. La *giunta* riputando questi compensi abbastanza generosi tanto per fatiche quanto per indennità di spese, trovava incompatibile ogni altra gratificazione: » vietava quindi agl' ingegneri di esigere » a loro profitto il diritto del 2 per 100 su gli scanda- » gli, sulle misure, sui lavori, ma questo diritto do- » vea depositarsi in benefizio delle casse delle rispet- » tive strade ». Ed il ministro marchese della Sambuca trovava queste retribuzioni anche generose e raccomandava maggiore economia.

Che se eguale esame porteremo sull' amministrazione del marchese della Valva dal 1799 al 1805, si ve-

drà come le spese di amministrazione, nelle quali eran compresi i soldi e le indennità degl' ingegneri, non oltrepassarono mai per un anno al *maximum* i ducati 11,456. 23 [1]. Si farà pruova intanto che il maggior numero d'ingegneri impiegati fu di undici; degli assistenti di quattro e degl' ispettori di due [2]: e dal quadro di questi ingegneri spontanea sorge la considerazione, cioè quella, che il soprintendente generale marchese della Valva largamente usava della facoltà concedutagli di sceglierli a suo talento, di licenziarli, chiamarne altri, ed a suo giudizio compensarli. La qual cosa a nostro avviso stava bene allora e starebbe assai meglio al presente che il campo della scelta è più vasto.

1 Documenti giustificativi, num. VIII.
2 Idem, num. IX.

CAPITOLO XIV.

Delle pubbliche opere eseguite durante il regno di Carlo III e del suo augusto figliuolo Ferdinando: di quelle compiute durante la militare occupazione: delle altre riguardanti la restaurazione *dal 1815 sino al 1838.*

La mancanza di precisi documenti sino al 1784 ci obbliga a tenerci sui generali. Direm solo che Carlo III apriva vasto campo all' architettura civile. La reggia che questo principe innalzò in Caserta, i magnifici acquidotti di Maddaloni, superarono i più sontuosi monumenti di Luigi il *grande* e ricordarono i giorni istorici della magnificenza romana. Lo stesso può dirsi della reggia in Capodimonte; per quanto poi riguarda quella di Portici, è osservabile che le circostanti delizie ne formano il miglior pregio. Intraprese Carlo III la costruzione di molti cammini carrozzabili diretti a Capua, a Venafro, a Caserta, a Persano, al ponte di Bovino; restaurò taluni porti; abbellì la capitale con ammirandi edifizî e ne rese con vaghe strade più amene le spiagge.

Il suo augusto figliuolo, di felice memoria, corse questa gloriosa carriera con successi più utili alla pub-

blica prosperità. Imperocchè vaste strade *consolari* furono aperte per Roma, per gli Abruzzi, per Terra-di-Lavoro, per la Puglia, per Molise, pei Principati, per la Calabria, per Benevento e fu richiamata a vita una parte dell'antica *Via Egnazia*. Furono restaurati i ponti che esistevano sui fiumi del regno; ne furono innalzati degli altri; furono intraprese le *bonificazioni* di Fondi in Terra-di-Lavoro, di Pescara negli Abruzzi, di Brindisi in Terra-d'Otranto, di Baia. Fu col miglioramento dell'opera dei regi *lagni* fugata la micidiale insalubrità; furono renduti più comodi i porti del regno fra i quali quelli di Napoli, di Brindisi, di Barletta ec.

Passando ora all'amministrazione del 1784, siamo oltremodo dolenti che da quest'anno al 1798 non possiamo dare intere notizie. E tanto più ce ne duole perchè l'onorevole generale de Winspeare che era in quel tempo ufiziale del *genio militare* e un di coloro i quali componevano la *giunta* delle strade, di cui anzi era il capo, pubblicò per le stampe una *scrittura* diretta al *consiglio delle finanze* nella quale dava conto delle opere eseguite sino al 1798, scrittura accolta con universal plauso. Ogni nostra ricerca per ottenerla è stata inutile: essa conteneva i calcoli esatti delle

spese che le strade costavano allora e delle riforme di cui quell'amministrazione era capace. Quali preziosi argomenti ci avrebbe essa prestati per vendicare la vecchia età dai rimproveri che le fa tuttogiorno l'età vantata del progresso! Se non che dobbiamo alla gentilezza del direttor generale dei ponti e delle strade lo averci permesso di ricercare nell'archivio della direzione analoghi documenti. Appena però gli possiamo presentare e pure tronchi, disparati per gli anni dal 1785 al 1790; nondimeno da essi è manifesto, che, oltre i molti ponti e i grandi lavori di perfezionamento delle precedenti opere, erano state in questo spazio di tempo costrutte 70 miglia di nuove strade delle più utili del regno e con principio di unità, non già a salti, come per isventura si è di poi praticato [1].

Per quanto riguarda i ponti e le strade costrutti dal 1799 al 1805 a cura della soprintendenza delle strade, diretta dal marchese della Valva, ne gode l'animo di potere offerire un distinto estratto dal conto originale che fu presentato alla Corte dei conti, quando per la *militare occupazione* cessarono le sue onorevoli funzioni.

1 Documenti giustificativi, num. VII.

In poco più di sei anni eransi utilmente impiegati ne' pubblici lavori meglio di ducati 1,058,913. 17. Nel quadro che in seguito apporremo, sono sommariamente notati gli esiti fatti. Vi si rileva, giova replicarlo, che il *maximum* delle annue spese tutte di amministrazione, compresi i soldi e i compensi agl'ingegneri, fu di ducati 11,456. 23: il *minimum* di ducati 6,535. 95: il numero degl'ingegneri da 6 ad 11, degli assistenti da 2 a 4, degl'ispettori di due [1].

A chi ci dirà che un milione e sessantamila ducati spesi in sei anni sono molto poco, risponderemo che allora l'annuo assegnamento era di circa ducati 250,000: che la guerra e le pubbliche sventure contristavano il paese; che la rendita totale dello stato non oltrepassava i sette milioni. In ogni modo chi vorrà imparzialmente incarnarsi in tale esame, vedrà aperto che con poco si faceva molto, e che era questa la buona condizione de' tempi.

1 Documenti giustificativi, num. VIII, IX.

Avvertiamo che per brevità, tanto sul quadro dei lavori eseguiti nel corso di alcuni anni dalla *giunta di direzione*, quanto su quello delle opere fatte dalla *soprintendenza delle strade*, non abbiamo dato che sommari cenni; possiamo però assicurare che ne conserviamo i più minuti particolari e che siam pronti a mostrarli a chi avrà voglia di osservare.

Potevamo di leggieri rendere questo capitolo lunghissimo tritando minuto sui lavori eseguiti, ma abbiam creduto che una fastosa analisi mal si converrebbe a quella modesta semplicità, che è stata con amore ricordata. La qual lode sembrerebbe assai volgare a chi volesse dalle presenti cose tener giudizio delle passate. La fantasmagoria delle cifre, dei prospetti, è una invenzione tutta moderna; sarebbe stato un calunniar quei tempi col volerli presentare al bagliore dei nostri *fuochi di Bengala*.

I francesi, occupando il regno nel 1806, non trascurarono le pubbliche opere nelle province e gli abbellimenti nella capitale. Il nuovo ordinamento che diedero ad ogni maniera di amministrazione, gli obbligò a rivolgervi tutte le cure, anche tra le civili discordie che desolarono il paese, ed eziandio tra le guerre nelle quali la politica di Napoleone ci forzava a prender parte. Bisogna esser giusti: lo stabilimento di una vasta amministrazion civile e di tribunali in ogni provincia, il total cangiamento dell'amministrazion finanziera richiedevano allora come necessario ed indispensabile, il rendere più facile la comunicazione della capitale con ogni parte del regno. Per quanto però riguarda gli edifizi civili moltiplicati nelle diverse

città capo-luoghi delle province, poco vi ha da lodare. La facilità stessa di aversi tanti monisteri soppressi, gli fe' convertire in palazzi d'intendenze, in tribunali, in prigioni e sino le chiese in teatri. Non ostante le gravi somme impiegate per questa riduzione a novelli e sì diversi usi, la primitiva destinazione di questi raffazzonati edifizî vi apparisce trionfante, e queste storpiature bruttamente offendono ogni buona idea di civile architettura. E di vero vi è del tutto obbliata quella sentenza renduta illustre dagli eterni versi di Pindaro, che a bello edifizio si convenga far bella facciata; perocchè dal frontispizio vi si ravvisa una forzata confusione di ogni regola.

Per ciò che ha poi special rapporto colle strade, bisogna convenire che un più rapido movimento vi sia stato impresso. Il governo assegnava in ogni anno per lo mantenimento e per la restaurazione delle strade e delle opere di conto dello stato ducati 360 mila, e ducati 24 mila pei *lagni* di Terra-di-Lavoro: accordava inoltre fondi speciali per le nuove strade da costruirsi; così senza far particolare menzione delle strade di Posilipo, di Capodimonte, del Campo e di altre opere della capitale, furon destinati ducati 240 mila per la continuazione della strada di Calabria,

la cui traccia in continuazione di quella che esisteva fu aperta sino a Tiriolo: fu con decreto del 9 gennaio 1812 formato altro fondo di annni ducati 70 mila prodotto di una sovrimposta del $2 \frac{1}{2}$ per 100 ai dazî doganali per servire soltanto alla continuazione della strada degli Abruzzi sino al Tronto [1]. Le province nel tempo stesso, particolarmente le tre Puglie, Terra-di-Lavoro, Molise e Basilicata impegnate a migliorare il loro commercio e la loro industria, formarono fondi considerabili per la costruzione delle loro strade interne che per le sole Puglie ascesero a ducati 130 mila.

Questi esempli mirabilmente influirono sui comuni del regno, che si sottomisero ad ogni sagrifizio pel desiderio di ottenere delle strade, delle fontane od altra opera di pubblica utilità. Nondimeno le somme che le province allora destinavano alle pubbliche opere non erano sì regolari, sì copiose come lo furono al tempo della *restaurazione*. Nel 1815 non tutte le province avevano formato un fondo per le pubbliche opere: quelle di Puglia ne avean votato uno ben considerabile

1 Le dotte opere del direttore generale dei ponti e delle strade *commendatore Afan de Rivera* ci assolvono dal debito di qui registrare le altre strade cominciate nella *militare occupazione*.

e molti fondi speciali esistevano: ma si pagava allora mal volentieri, attesa la difficoltà di ritirar le somme dalla tesoreria ove talvolta erano invertite per altri bisogni dello stato. Di quel tempo sui fondi provinciali, propriamente detti, si trovavano appena assegnati alle pubbliche opere ducati 54 mila. Sino dal 1810 fu ispirata ai comuni la nobile emulazione di promuovere le loro particolari opere, e questa progressivamente si accrebbe. Dal 1810 al 1815 i comuni assegnarono circa mezzo milione all' anno su tal riguardo. Se per le circostanze di allora non tutte queste somme furono impiegate alla loro destinazione, nondimeno molti lavori comunali furono eseguiti con grande vantaggio, particolarmente per istrade *traverse*. La Restaurazione del 1815 saggiamente conservava questo utile ordinamento, ma apriva più larghe vie alla prosperità delle opere provinciali col generoso decreto del 1. febbraro 1816.

Nel *decennio* il ministro degli affari interni conte Zurlo, uomo dotato di grande ingegno, di esquisita istruzione, di viva carità di patria, e la cui memoria vive ancora tra noi altamente onorata, tentò più volte ma invano la separazione delle casse dei fondi provinciali da quelle della tesoreria generale.

Questa riunione aver potea molte plausibili ragioni, ma ne risultava che de' fondi provinciali, sottoposti al giro della vasta *contabilità* dello stato, si rendeva così lunga, così indeterminata la disposizione che sovente le pubbliche opere alle quali erano addetti, trovavansi miseramente tardate. E si aggiugne che la inversione in altri più urgenti bisogni dello stato riduceva i fondi provinciali ad un vano credito contro la tesoreria. Diminuita per tal ragione la fiducia nei consigli provinciali, eran pur minorate le somme che si addicevano alle pubbliche opere.

Il generoso decreto del 1. febbraro 1816, separò dalle casse dello stato quelle delle province e prescrisse » che i fondi addetti ad opere pubbliche provinciali » fossero amministrati da una deputazione e da un » cassiere nominati dal consiglio della provincia e che » il conto ne fosse annualmente renduto al consiglio » istesso.» Queste disposizioni furono confermate con la legge del 12 dicembre dello stesso anno, per la quale fu stabilito che i consigli provinciali in ogni anno proponessero lo *stato discusso* per servir di norma inalterabile all' amministrazione dei *fondi provinciali*. Mirabilissimo è stato l'effetto di queste liberali istituzioni: le somme destinate per le opere pubbliche sono state au-

mentate di anno in anno. Nel 1815 trovavansi assegnati a tale oggetto ducati 54,144: nel 1816 vennero *votati* ducati 373,276. 46. Queste somme si sono progressivamente aumentate [1]. Le buone leggi hanno l'effetto salutare di rendere fino le imposte gradite, desiderate. L'anno 1838 che la provvida volontà del Re permise alle province di oltrepassare le due grana addizionali per le pubbliche opere, limitazione impo-

1 Le province hanno nel corso del 1838 impiegate ad opere *provinciali* le seguenti somme :

Napoli	duc.	32,538. 30
Terra di Lavoro. . . .		62,614. »
Abruzzo ulteriore I.° . .		13,606. 15
Abruzzo ulteriore II.° . .		8,500. »
Abruzzo citeriore . . .		21,252. 49
Principato citeriore. . .		52,785. 20
Principato ulteriore. . .		31,013. 03
Molise		42,392. »
Capitanata		25,755. »
Bari		47,723. 89
Terra d' Otranto.		50,482. »
Basilicata		36,731. 38
Calabria citeriore . . .		20,327. 57
Calabria I. ulteriore . .		14,035. »
Calabria II. ulteriore . .		22,264. »
		482,020. 01

sta dalla legge del 12 dicembre 1816, si è veduto qualche provincia *votarne* sino a sei grana.

Ma direm dippiù. Alcune province han proposto, ed il governo ha consentito a loro vantaggio, dei balzelli sull' estrazione dei loro più cari prodotti: e questo sacrifizio è stato accetto alle province medesime, desiderato, ricevuto come un favore [1].

1 Ne piace far cenno delle principali imposte di questa natura:

Dazio per la strada della costiera di Amalfi di grana 4 a rotolo sulla *molitura*, ed un carlino a cantaio sugli stracci per quattro anni — real rescritto del 6 giugno 1835.

Dazio di carlini due a botte sull' olio che si carica dalla marina di Gioia, imposto per la incanalazione del fiume Budello — real rescritto del 9 aprile 1836.

Imposizione temporanea di un grano a tomolo sulle granaglie che s' immettono giornalmente nella piazza di Vasto per la costruzione della strada da Vasto a Schiavi — real rescritto degli 11 ottobre 1834.

Sovrimposta doganale di grana 2 a staio sull'estrazione degli olii dalla provincia di Terra-d'Otranto — real decreto del 31 dicembre 1817.

Dazio sull' immessione degli olii nella piazza di Brindisi di carlini due a staio — real decreto del 12 marzo 1816.

Cespiti a carico de' comuni per la costruzione delle strade da Teramo a Giolia ed a Penne — real decreto del 7 maggio 1824.

Dazio sul *fornatico* di Lauro, ossia privativa del forno.

Dazio di *estraso* d' Iseroia — sull' estrazione de' cereali, legumi e porci.

Dazio del *timonaggio* di Foggia — sul passaggio delle carrozze e de' carri per Foggia.

Dazio sull' estrazione dal porto di Mola di Bari de' generi per l'este-

Alcune province hanno assegnato alle pubbliche opere altre somme speciali.

La Capitanata e il 2.° Abruzzo-ulteriore, ottennero nel *decennio* che si vendessero gli armenti dei luoghi pii laicali e che il prezzo ne venisse impiegato alle pubbliche opere provinciali: la vendita cominciata nel decennio, fu proseguita nella Restaurazione. La Basilicata sull'esempio di queste province, ottenne nel 1818 di poter vendere alle stesse condizioni gli armenti dei suoi luoghi pii laicali [1].

A chi fosse vago di conoscere con ispecialità le pubbliche opere costrutte nel regno durante il decennio e dal 1815 sin oggi, non mancherebbe alcuna notizia nelle diverse accurate opere pubblicate dal commendatore Afan de Rivera, lodato direttor generale delle acque e strade. Nondimeno, per quanto specialmente riguarda la Restaurazione, fra i *documenti giustificativi* avran luogo de'quadri compilati colla possi-

ro di un carlino a cantaro per quelli di peso, due grana a tomolo per quelli di misura, e grana 10 a salma sull'olio: imposto per la costruzione del porto sin dal 1781.

1 Le province pagano con i loro fondi ordinari ai luoghi pii l'interesse al 5 per 100 sul capitale che si è ritratto dalla vendita di questi armenti.

bile esattezza tanto per le opere a carico del tesoro, quanto per quelle a carico delle province [1].

Sommando però i lavori eseguiti a cura dello stato, delle province e dei comuni da maggio 1815 a dicembre 1837, ed accordando una cifra qualunque alle opere delle quali non abbiam potuto aver precise notizie e a quelle non poche eseguite con volontarie offerte de' proprietari (delle quali i nostri giornali han replicate volte fatto onorata menzione) si può francamente affermare, che nella sola epoca della Restaurazione la Sicilia citeriore ha impiegato per pubbliche opere meglio di ducati 43,000,000.

Queste cose abbiam voluto riferire a glorioso monumento del governo e del paese. Noi siamo in tutto assai modesti: gli stranieri al contrario magnificano tutto ciò che si fa tra loro. Quali più vantaggiosi risultati si sarebbero ottenuti, se in vece di tante svariate opere tutti i nostri sforzi fossero stati coordinati ad un grande e meditato sistema di pubblici lavori! Confidiamo nella nobile altezza de' generosi pen-

1 Documenti giustificativi, num. X.

Nel num. XI de' *documenti* medesimi, daremo il *cenno delle principali opere provinciali già costrutte, dalla Restaurazione, o che sono in corso di costruzione.*

samenti del nostro augusto Sovrano diretti al bene de' suoi sudditi. Le grandiose opere, di cui egli il primo ha disegnato l'esecuzione, se non possono di più accrescere il nostro amore, la nostra riconoscenza alla sua sacra persona, saranno nuovi titoli di gloria che imprimerà alla sua fortunata dominazione.

E taceremo de' suoi alti disegni, a tutti già noti, per le bonificazioni delle province di Napoli e di Terra-di-Lavoro alla destra e alla sinistra del Volturno, per le strade che debbono renderne l'adempimento più facile, per le comunicazioni col porto di Pozzuoli restaurandosi l'antica *via Campana*, per le grandiose opere disegnate nel porto di Brindisi, per quelle già in gran parte eseguite in Nisita, per gli abbellimenti della capitale, per le vaste strade decretate nella Sicilia ulteriore [1]. Dalle quali cose è manifesto che in questa generosa gara delle nazioni europee noi abbiam presa una nobile parte.

1 Quantunque le nostre *considerazioni* sieno limitate alle province di quà dal Faro, nondimeno abbiam creduto util cosa dar luogo tra i *documenti giustificativi* ad un lavoro dal quale costerà che le strade nella Sicilia ulteriore non sono state neglette dal governo.

Documenti giustificativi, num. XII.

CAPITOLO XV.

Degli errori avvenuti nella costruzione delle nostre strade e de' nostri ponti, prima e dopo il 1806.

Il commendatore Afan de Rivera nell' enumerare gli errori commessi circa la costruzione delle nostre antiche strade e i danni che ne derivano, ne ascrive la principal causa » al non essere stato allora tra noi » un collegio composto di uomini del mestiere, che » esaminando e discutendo i progetti avesse data una » garentia della loro convenienza. »

Accenna » i rapidissimi pendii, la necessità pei car- » retti e per le carrozzo di prendere in alcuni luoghi » l' aiuto dei buoi per montar sull'alto » e dice » es- » servi delle pendenze dell' 8, del 10 e per fino del » 15 per 100 [1]. »

1 Gl' ingegneri americani non dividono con quelli dei ponti e delle strade la stessa avversione per le ripide pendenze » Sur presque tous les chemins de fer américains, il existent des pentes plus fortes que celles qu'en Europe l' on est disposé à fixer comme *maxima*. Une pente de 35 pieds par mille anglais (à peu-près sept millimètres par mètre) paroît modérée aux ingénieurs américains. Une pente de cinquante pieds (près de dix millimètres par mètre) ne les effraie point. L' expérience a démontré qu' en effet ces inclinaisons,

Propone quindi la necessaria rettificazione di tutte le nostre vecchie strade.

Per le Puglie propone eziandio una nuova strada dalle vicinanze di Troia a Montesarchio di circa sessanta miglia e con la spesa di presso ducati quattrocentomila, spesa che nella esecuzione sarà poi almeno del doppio aumentata.

dont la dernière est double du *maximum* des ponts et chaussées (cinq millimétres par métre) n' offrent aucun danger pour la sécurité publique. Il est vrai qu' elles diminuent la vitesse, à moins que l'on n' ait recours sur quelques points à une locomotive de renfort, et qu'elles augmentent le frais de traction : mais les américains estiment que ces inconvénients sont plus que compensés par la réduction des dépenses de premier établissement.

Je ne parle pas ici des plans inclinés usités dans les chemins de fer des montagnes qui sont plus hardis que les *montagnes russes* les plus rapides. Dès que l' on voulait faire passer un chemin de fer dans ces lieux escarpés il était fort difficile d' éviter des grandes pentes. Il y a, d' ailleurs, sous le rapport des frais de traction, beaucoup plus d' avantage, en pareil cas, à construire une série de plans inclinés raccordés par des portions de chemin à peu-près de niveau, qu' à distribuer la pente uniformement sur tout le parcours » Chevalier. Lettres sur l' Amérique du nord, tome II, pag. 98 à Paris.

Nè la cosa è diversa in Inghilterra : il barone Carlo Dupin, la cui autorità non si può ricusare, ci dice : « Il ne faut pas croire qu'en Angleterre il y ait des faibles pentes. On connait la côte de Cantorbery. Ceux qui ont voyagé en Ecosse et dans le pays de Galles, savent qu'il y a des montées extrêmement rapides. »

In ordine alla strada d'Isernia nella quale, come egli stesso afferma, non ostante le pendenze del 7 per 100 i carretti a tre cavalli tirano comodamente un carico di 23 cantaia, osserva particolarmente, che in una regione così spianata non si debbono tollerare pendenze che oltrepassino il 4 per 100. Per queste considerazioni crede di molta importanza il correggere non solamente le imperfezioni dell' anzidetta strada, ma benanche quelle della strada di Sora nella gola di Mignano e nella salita della *fontana*, non che dell' altra di Roma nella gola di Capua e d'Itri.

Dopo aver descritti tutti i difetti della strada degli Abruzzi dal miglio 54mo al 92mo per la lunghezza di 38 miglia, avvisa esser questa sommamente disadatta al traffico delle ruote e doversi necessariamente rettificare ricostruendosi quasi interamente: che anzi sarebbe meglio ritornare al miglio 52mo e ricostruirsi interamente 40 miglia di strada in vece di trentotto. Così, egli asserisce, con la intera ricostruzione giusta le novelle e più convenienti direzioni che si accennano, dovrebbe quasi interamente abbandonarsi la vecchia strada, ma se ne avrebbe una nuova, non mai oltrepassandosi il 5 per 100, la quale forse non risulterebbe più lunga.

Per la strada delle Calabrie, piccole rettificazioni bisognano, secondo ei dice, nella salita della Cava e nella discesa verso Salerno; ma dal miglio 45mo al 66mo la strada ha rapidissima salita, quindi conviene abbandonarla presso a poco, costruendone altra che con dolcissimo pendio verrebbe costeggiando le valli del Sele e del Tanagro. Indica le altre molte correzioni di cui questa strada ha bisogno, ne grava di rimproveri la vecchia soprintendenza delle strade e per giunta la feudalità: conchiude che il tratto da costrnirsi di nnovo con diverso andamento distendesi dal miglio 46mo al 68mo, e che l'allungamento non potrebbe oltrepassare le 5 miglia. Dopo la cennata correzione, aggiugne il commendatore, dovrebbe intraprendersi qnella del tratto della gola da Galdo a Morano della lnnghezza di 22 miglia incirca, il quale deesi abbandonare a cagione dell' erte pendenze. Per la strada da Anletta a Vietri si propongono eguali rettifiche. Esser compreso, dice egli, da dispetto il viandante che discorre la strada detta di Matera o di Valva, vedendo pendio dal 10 al 15 per 100; esser questo un male irrimediabile; doversi quasi interamente ricostruire quella strada. Non poteva, prosegue a dire, trascegliersi peggiore andamento di quello

che fu seguito in tempo della *giunta delle strade* nel prolungarsi la strada sannitica dal Calore verso Campobasso; finalmente conchiude con queste solenni parole: » di tale conseguenza sono stati gli errori com» messi nella costruzione delle nostre antiche strade, » ed è di un imperioso bisogno di pubblico interesse » l'abbandonarle e costruirle di nuovo, secondo un » andamento più convenevole [1]. »

Noi non vogliam già predicare queste strade come perfette, nè contradire a sì giusta lamentanza; se non che ricordando la condizione de' tempi non ci appare così grave peccato, ma le conseguenze che il dotto autore ne trae son troppo acerbe, ed in ciò egli stesso non ci disdice [2]. Ad ogni modo l'applicazione generale di questi principî verrebbe inopportuna mentre noi tuttora manchiamo di molte strade necessarie. Sarebbe poi far pruova di poca riconoscenza verso i nostri maggiori, quasichè la nostra civiltà fosse cominciata all'epoca della istituzione tra noi del *corpo di ponti e strade*.

1 Afan de Rivera — Considerazioni sui mezzi ec. — Napoli 1832 vol. II. pag. 394 a 449.

2 » La necessità di dovere abbandonare tante strade che oltre alla » perdita di un'enorme spesa cagionano considerabile danno; è una » lezione pur troppo severa. » Ibid.

Per iscusare in parte questi incontrastati rimproveri è da porsi mente alle circostanze che vi diedero causa. Il lodevole desiderio di aver presto comunicazioni rotabili, di cui il bisogno facevasi fortemente sentire, consigliò come agevole mezzo quello di seguire le tracce delle antiche vie. E di vero i cammini destinati all'uomo furono originariamente dei semplici sentieri formati dalle orme dei passi del cacciatore, dell'agricoltore, del pastore, sviandosi dalla loro direzione per tutti gli ostacoli del terreno che incontravano. La mancanza di ponti obbligava spesso ad inerpicarsi per monti onde evitare una palude, un fiume non guadabile, un torrente gonfio. Allorchè il bisogno di comunicazioni più estese si fe' sentire pel cresciuto progresso dell'industria, del commercio si incominciò per gradi ad ampliare i cammini, a formarli più solidi, meno sinuosi, a renderne i pendii meno ripidi [1]. Ma queste migliorazioni sono state assai lente, e nei paesi

1 C'est d'ailleurs un préjugé qui paroit assez repandu dans la Grande-Bretagne, qu'un chemin parfaitement horizontal fatigue plus les chevaux, et les pietons, qu'un chemin accidenté, parceque, dit on, les alternatives des plaines, et des montées exigeant tour à tour l'action des différents muscles, reposent ceux qui pour l'instant ont le moins d'efforts à produire, et successivement les mettent tous en usage — Dupin, opera innanzi citata, lib. III cap. II.

più civili di Europa molte strade accusano tuttavia la grossa semplicità della loro origine; quindi il rimprovero che l' illustre commendator de Rivera fa sulle nostre strade è almeno ingiusto per la sua specialità. Noi avevamo di vero negli avanzi tuttora esistenti della *via Appia* un modello di costruzione delle strade: noi gli ammiriamo, ma ci crediamo impossenti ad imitarli [1].

Siamo ben lontani, per rivendicar l' onor dovuto alle opere dei nostri vecchi così severamente trattate dal commendatore de Rivera, dal sommare tutti gli errori delle novelle opere eseguite a cura della direzione di acque e strade, perchè l'opporre errori ad errori monterebbe a nulla; e non vorremmo dividere il rimprovero che il direttore generale fa alle autorità amministrative, quello cioè, che in vece di guarentire gl'ingegneri, spesso fanno opera onde l'odiosità ricada intera su di essi.

1 » Niente può gareggiare con la solidità di costruzione della *via Appia* dovuta in gran parte alle cure di Appio il Censore, soprannominato il *cieco*. Larga da potervi passare due carri, senza incomodare i pedoni, era pavimentata da selci durissime di color cenerognolo oscuro. Tali selci, sebbene irregolari di forma erano sì bene connesse agli angoli da riuscir faticosissimo lo spostarle. Di tale strada si riconoscono nel regno di Napoli varî avanzi sparsi quà e là nei luoghi che traversava ». — Pratilli, Via Appia.

Direm solo che per queste opere nel vantato progresso di tali altissime discipline, non può allegarsi certo la modesta scusa che noi abbiamo invocata in favore delle strade costrutte prima del 1806. In ogni caso i nostri vecchi intendevano meglio di noi la economia dello stato, perocchè come ricordava lo spiritoso Hamilton, allora facevansi grandi cose con pochi mezzi. Non avrebbero essi al certo veduto con rassegnazione eguale alla nostra dare in fiamme i ponti di legno o crollare quelli di fabbrica prima di passarvi; non avrebbero fatta e rifatta, variata e rivariata la traccia delle strade abbandonando i lavori eseguiti. Dalle quali cose dichiarasi che vi ha una liquidazione a fare tra gli errori passati e gli errori presenti, salvo il risparmio pel passato di molti milioni, differenza che altri può disprezzare in grazia del progresso dell' arte. Ma l' universale che paga e che non è in tanta altezza e generosità di principî, riguarderà sempre come importante cotesta differenza.

Comunque sia, siccome lo stesso commendator de Rivera afferma, non vi ha strada, bonificazione o altra simile opera per la quale non si sieno prodotti contro degl' ingegneri di ponti e strade mille e mille ricorsi che, sebbene insussistenti e disparati, fanno

sempre una cattiva impressione a loro pregiudizio [1]. Ci faremo solo a ripetere il giudizio imparziale, che dà egli stesso delle opere eseguite a cura della direzione generale dal 1809 fin' oggi, servendoci delle sue parole. « Allorchè per la prima volta si trapiantava nel nostro paese l' istituzione degl' ingegneri di » ponti e strade, si proccurò d' imitare le norme di » servizio del corpo degl' ingegneri di ponti e strade » di Francia: ma le discipline di un corpo adulto e » vigoroso non si possono bene adattare ad un altro » nascente e debole.

» Per maggiore sventura coloro che compilarono » le discipline della prima organizzazione [2] e poscia » le riforme che ebbero luogo, non avevano idee pre- » cise del servizio di che si trattava, e per conse- » guenza senza saperlo, stabilirono gli elementi di » molti disordini.

» I disordini e la confusione (1819) nel servizio » si accrebbero straordinariamente. I progetti non si

1 Memoria ragionata intorno ai bisogni del servizio delle opere pubbliche del Direttor generale di ponti e strade — Napoli 1833 pag. 30.

2 Si noti che istitutore e capo ne fu il generale Campredon, chiarissimo per la sua particolar dottrina in queste discipline.

» compilavano in regola, nè si verificavano da altri ingegneri sopra luogo, nè si esaminavano e rettificavano dal consiglio, nè dalla direzione. La condotta e la misura de' lavori non erano subordinate ad uniformi regole d'arte e norme di servizio, nè ad alcuna ispezione. Tranne alcune poche opere che furon dirette da abili e distinti ingegneri, tutte le altre presentavano grandissimi difetti, o non corrispondevano all'oggetto della loro destinazione, e nell'uno e nell'altro caso la spesa fu di gran lunga maggiore di quella che si sarebbe richiesta qualora il servizio delle pubbliche opere si fosse ben regolato [1].

Passando a ragionare sul decreto del 25 febbraro 1826, il direttor generale osserva che « non definendosi con precisione i naturali confini alle attribuzioni dell'amministrazione, e quelle che riguardano il progetto, la direzione, l'esecuzione e la valutazione dell'opera, dovevano necessariamente seguirne collisioni e disordini con grave detrimento delle opere [2]. « E più appresso » per effetto di questo vasto calcolo le opere pubbliche finora eseguite, oltre

1 Memoria ragionata ec. pag. 13, 20.

2 Ibid. pag. 29.

» ai gravi difetti che si osservano, sono costate mol-
» to al di là della spesa che si sarebbe richiesta qua-
» lora fossero state abilmente progettate, dirette e va-
» lutate [1]. »

E conchiude « i gravissimi difetti che si osserva-
» no in quasi tutte le opere pubbliche e l'enormi
» spese superflue che si sono profuse nella loro ese-
» cuzione, rendono luminosa testimonianza che il
» preteso risparmio del 4 al 5 per 100 che si ot-
» teneva nelle cifre numeriche dello stato discusso
» diminuendosi sempre il numero ed i soldi degl'in-
» gegneri che le progettavano e le dirigevano, ha
» prodotto la grave iattura della imperfezione delle
» opere stesse e di un eccesso al di là del 30 e del
» 40 per 100 [2]. »

Queste parole abbiam voluto interamente qui sommare, onde si argomenti per esse che poco piacendoci il respirare nell'atmosfera delle maldicenze, non siamo andati razzolando i clamori de' malevoli e degli oziosi, querele ed imputazioni di cui l'origine non sia purissima; nella quale testimonianza del direttor generale specialmente ci riposiamo, perchè sopra ogni

1 Memoria ragionata ec. pag. 53.

2 Ibid. pag. 134.

altra lodata e commendevole. E questo sia suggello che a tutti certifichi, che quanto prossimi all' errore, altrettanto siam lontani dalla malevolenza e dal pensiere di offendere alcuno.

Il direttor generale attribuisce questi mali al ristretto numero degl' ingegneri, al loro scarso soldo, alle contrarietà che oppongono le autorità amministrative e le deputazioni provinciali, profane alla scienza. Tutto starà bene: ma in conchiusione le opere fatte dalla direzion generale presentano quasi in tutto gravissimi difetti o non han corrisposto all' oggetto della loro destinazione, e quasi sempre hanno un eccesso di spesa dal 30 al 40 per cento.

Ed in ciò non disdiremo il direttore medesimo: e comparando gli errori commessi nelle pubbliche opere prima del 1809 e dopo il 1809, potremo in buona coscienza ripetere che vi ha tra essi una liquidazione a fare e che intanto questi continui rimproveri alla vecchia età, non ci assolvono della gratitudine che le dobbiamo.

CAPITOLO XVI.

Dell'attuale nostro ordinamento dei ponti e delle strade.

Sull'esempio della Francia i reggitori della militare occupazione stabilirono fra noi nel gennaio del 1809 un corpo d'ingegneri di ponti e strade che scelsero tra i nostri ingegneri civili, limitandone il numero a ventitrè [1]. Le loro attribuzioni erano presso a poco le stesse delle attuali: i loro incarichi egualmente vasti. Furono eziandio creati quindici sottingegneri e cinque aspiranti, ma costoro per le elementarissime nozioni che si richiedevano, dovettero riputarsi piuttosto come soprastanti a lavoro, che quali effettivi ingegneri. Fu destinato come capo un direttore generale con un segretario: vi fu istituito un consiglio composto di tre ispettori e di alcuni ingegneri. E non è

[1]

Ispettori	n.	3.
Ingegneri in capo	»	6.
Ingegneri di 1. classe	»	4.
Ingegneri di 2. classe	»	4.
Ingegneri aggiunti	»	6.
		23.

di tacersi che del numero di 23 ingegneri fu pago l'illustre general Campredon, primo ordinatore di questo corpo; e notisi di vantaggio che per principio di politica e per acquistare aderenti al nuovo stato, i francesi non erano fra noi avari nella creazione degl'impieghi. Il generale Campredon vi aggiunse una scuola per ammaestrare i giovani alunni nelle discipline appartenenti a questa professione.

Nel 1817, tutte le opere pubbliche furono divise in opere di *conto regio* ed in opere *provinciali*. Per le prime furono conservati 15 ingegneri, i soli riputati come impiegati regî: in quanto alle seconde l'amministrazion civile era libera di stabilirne il numero. Ma nel 1826 [1] fu dato un nuovo ordinamento alla direzione generale di ponti e strade, alla quale venne aggregata quella *delle acque e foreste e della caccia*. Ciò si fu l'opera di lunghe discussioni presso la Consulta, di profonde meditazioni de' ministri. In prima per ciò che concerne le acque e le strade si distinsero le opere che si fanno per conto del tesoro da quelle che si eseguono con fondi particolari a carico delle province e dei comuni. Furono istituiti colla direzione generale un direttor generale, un segreta-

1 Real decreto organico del 25 febbraro.

rio generale ed una numerosa segreteria in Napoli; tre ispettori generali componenti il consiglio di acque e strade; due ispettori generali componenti il consiglio forestale; una commessione di revisione di lavori; un corpo d'ingegneri di acque e strade; una scuola di applicazione con numero indeterminato di alunni.

Il regolamento, ossia *istruzione*, approvato con altro decreto della stessa data discende nei minuti particolari di esecuzione delle opere anzidette e cautissimamente vi provvede. Incarica sempre della vigilanza delle opere provinciali gl'intendenti, i sottintendenti, le autorità amministrative locali e specialmente le *deputazioni* provinciali che chiama al necessario concorso di ogni più piccola operazione e alla cui vigilanza non solo commette le cure delle opere a carico dei fondi provinciali, ma eziandio quelle di conto regio, autorizzate come sono a rappresentare le parti del *regio erario*. Dichiara che nelle svariate operazioni di esecuzione dei lavori gl'ingegneri debbono riguardarsi come coloro che esattamente descrivono e valutano le opere eseguite.

Concedendo alle deputazioni provinciali la superiore vigilanza sopra tutti i lavori che si eseguono nelle rispettive province, dichiara illegale e di niun valore

tutto ciò che si sarebbe fatto senza la loro intelligenza e cooperazione. Lo stesso privilegio accorda alle diverse deputazioni locali, che sono alla dipendenza delle provinciali. D'altronde con l'art. 18 del decreto organico era stato prescritto che gl'ingegneri-ispettori si fossero messi di accordo con gl'intendenti e con le deputazioni delle opere pubbliche per tutti gli oggetti riguardanti il progresso di quelle che si trovavano in costruzione; e che richiesti dai *consigli* provinciali e dai *consigli* distrettuali potessero intervenire nei consigli istessi per dare il loro avviso sulla convenienza e sulla utilità delle opere da proporsi [1].

1 Tanto il decreto organico del 25 febbraro 1826, quanto l'altro della stessa data colle *istruzioni* che vi fan seguito, concedono alle deputazioni provinciali le più larghe, le più generose attribuzioni, e non le limitano alle sole opere pubbliche provinciali, ma le estendono ancora alle opere fatte col danaro del regio erario. Nondimeno diventano nell'applicazione restrittive delle facoltà concedute alle medesime dalla legge organica dell'amministrazione civile del 12 dicembre 1816. Infatti all'art. 30 della legge istessa si prescrive: « Il » consiglio provinciale. . . . . nomina le deputazioni » per la direzione e la vigilanza delle opere pubbliche provinciali. » Ora le istruzioni del 1826, di sopra citate, restringono immensamente queste facoltà.

Con l'art. 1. — Il progetto e lo stato estimativo della spesa sono

Infine si dichiarano gl'intendenti e i sottintendenti strettamente risponsabili al re del buono andamento de' lavori pubblici e della buona tenuta delle strade.

formati secondo i principî della scienza e dell'arte dall'ingegnere incaricato, discussi e modificati dal consiglio —

Le deputazioni provinciali non vi prendono parte alcuna. Che se queste sono, come il direttore generale le chiama, profane alla scienza, in fatto di estimazione de' prezzi potrebbero dare utilissimi lumi.

Con l'art. 3. — La direzione de' lavori è esclusivamente affidata all'ingegnere incaricato. In ordine alle *fondazioni*, agli *esaurimenti* ed altri lavori di simil natura che non potessero anticipatamente prevedersi, l'ingegnere esegue le modificazioni opportune e ne riferisce alla direzion generale —

Nemmeno in questo caso le deputazioni provinciali vi prendono parte.

Con l'art. 4. — Per tutte le variazioni che si troveranno necessarie o più utili nella esecuzione, l'ingegnere fa il rapporto alla direzione generale. Ove l'eccesso della spesa non oltrepassi i ducati duecento, la direzione generale può autorizzarne l'esecuzione; nei casi poi che l'eccesso di spesa oltrepassi l'indicata somma o si alteri in oggetti essenziali il primitivo progetto, sia per opere di perfezionamento, sia per opere non prevedute: allora fa d'uopo della superiore approvazione —

Ed in ciò ancora le deputazioni provinciali sono passive.

E con l'art. 8. — Ove insorga discrepanza di pareri per determinarsi la natura de' lavori tra le deputazioni provinciali e l'ingegnere incaricato, secondo la natura della controversia, sarà questa decisa dalla direzione generale se si aggiri su di oggetti d'arte, o da

Niuna innovazione fu fatta al provvido decreto del 1. febbraro 1816 col quale venne prescritto, che i fondi addetti alle opere pubbliche provinciali, riguardanti una intera provincia o una sola parte di essa, qualunque ne sia la provenienza, fossero riuniti in casse particolari separate da quelle della real tesoreria generale ed amministrate dalle deputazioni a ciò destinate, sotto la vigilanza del consiglio generale della provincia e dell' intendente; che i fondi assegnati a queste opere quando provenissero da rendite comunali o da prestazioni, fossero versati dai cassieri dei rispettivi comuni nelle casse di cui innanzi è parola: quando poi derivassero da imposte addizionali alle contribuzioni dello stato o da tasse territoriali, fossero riscosse dai ricevitori della real tesoreria come ogni altra imposta addizionale e versate a misura degl' introiti nelle enunciate casse in seguito di mandati degl' intendenti autorizzativi dal ministro degli affari interni e da quello delle fi-

una commessione d'ingegneri con l' assistenza delle deputazioni se si tratti di cose di fatto —

Ed in questo caso altro non resta alle deputazioni provinciali se non che: o applaudire alle decisioni della direzione generale e della commessione d'ingegneri, o di veder tacciale le loro querele come sacrileghe e profane in faccia alla scienza.

nanze, senza esservi bisogno di altra formalità. E non vuolsi tacere che un real rescritto del 1831 rese anche più immediata, più efficace l'azione del ministro degli affari interni in tutto ciò che possa riguardare le opere pubbliche *distrettuali* e le *provinciali*, la scelta degl'ingegneri, le disposizioni sui fondi ec. Non vi ha chi possa negare a queste prescrizioni ordine, lucidità, previdenza; eppure dopo appena dieci anni nuovi inconvenienti si deplorano. Non potendosi in questi precedenti trovar vizio nelle particolari ordinazioni, conviene arditamente cercarne l'origine nei principî, e noi il tenteremo.

CAPITOLO XVII.

Del modo come i pubblici lavori sono eseguiti in Francia, in Inghilterra, in America del nord.

In questa investigazione citeremo fedelmente i fonti donde verrà attinta la nostra facile erudizione, e tale ingenuità ce la farà perdonare. E cominciamo dalla Francia da cui noi abbiamo imitato l'ordinamento che regola i nostri lavori pubblici.

Vi ha chi vuole che l'origine del corpo degl' ingegneri di ponti e strade sia dovuta al *gran* re, o per dir meglio, a Colbert. E di vero le ordinanze di Luigi XIV distinguono le strade in differenti classi cioè: regie e provinciali [1]. Egli è però sicuro che al reggente Filippo duca d'Orléans, cui l' istoria non può negare genio vasto e generoso, vien tribuita questa utilissima istituzione. Sotto la sua amministrazione un *arresto* del consiglio del 1720 divenne il codice de' cammini pubblici. Non è già che tutte le sue prescrizioni sieno commendevoli, perocchè a tali discipline del pari che alla verità delle

1 Capefigue — De Louis XIV et du son gouvernement.

scienze si progredisce, per così dire, a tentone; ma è già molto il cominciare. Una ordinanza di Luigi XV nel 1747 regolò meglio questo corpo e vi aggiunse una scuola pei giovani alunni destinati a divenire ingegneri. Il ministro Turgot, che meritò poi il titolo di martire dell'economia politica, sostituì alle *angarie* ed ai *pedaggi*, solo mezzo col quale si costruivano le strade in Francia, una imposta in danaro. L'*assemblea costituente* ne rese più facile la esecuzione istituendo il sistema unico di amministrazione con più precisi e speciali regolamenti [1].

La rivoluzione coperse la Francia di sangue e di ruine ed obbligò l'Europa a difendersi da questo minaccioso cataclismo. Una guerra lunga e disperata ne fu la conseguenza: ogni paese pensò unicamente o a salvarsi dall' invasione francese o a curare le profonde ferite che questa gli avea cagionato.

Napoleone giunto al trono fra le tradizioni romane di cui si dichiarava l' erede, non trascurò quella dei pubblici cammini: col suo linguaggio animoso, incisivo, egli li distinse co' nomi di *arterie* e di *vene*: coteste magnifiche parole rivelano tutto un sistema. Napoleone aveva imaginato ed eseguito questo vasto

1 Revue Britannique.

progetto futto a carico del tesoro: ma allorchè preparava la favolosa impresa d' invadere la Russia, conoscendo la necessità di rivolgervi eziandio tutte le forze pecuniarie, col suo decreto del 1811 stabilì che le strade *dipartimentali* fossero d'allora in poi eseguite a spese de' dipartimenti, e quindi concedette ai consigli dipartimentali la facoltà delle proposte, la scelta delle opere pubbliche, salvo lo esame de' progetti nella direzion generale de' ponti e delle strade, e la suprema approvazione. In tal modo con vedute tutte fiscali, Napoleone ruppe i legami di quella concentrazione che egli pure si sforzava di stabilire: gl' inconvenienti di queste misure non tardarono a farsi sentire e tuttavia esistono. Siccome le strade sono intraprese con voti isolati de' consigli dipartimentali, non si raggiungono sempre nei punti estremi: sovente accade che un dipartimento ricusa di continuare nel suo territorio un' opera cominciata dal dipartimento limitrofo. Allora queste strade sono presso a poco delle vie *vicinali* costrutte a troppo gravi spese per la limitata circolazione che vi si opera. In quasi tutti i dipartimenti vi ha una o più strade interrotte al limite del loro territorio con grave pregiudizio della circolazione universale dello stato.

In tal modo minuti e meschini interessi di un can-

tone, di un comune recano gravissimo ritardo e rifrenano la prosperità patria; chè patria vogliam dire non quel breve cerchio di mura dove vagiamo in culla, ma tutta quella nobilissima terra che ci concede la dignità di una nazione. Chi dirà che questi inconvenienti esistono e si riproducono nel nostro paese, dirà quello stesso che noi pensiamo; perocchè le stesse cause producono i medesimi effetti: ma basti per ora di ciò, mentre ci converrà ritornare su questo proposito.

Tocchiamo brevemente qualche cosa delle prescrizioni che in Inghilterra regolano simili discipline. Citeremo qui un braro dell' opera dell' architetto francese Cordier [1]:

» La legge in Inghilterra concede a ciascuno il diritto di fare delle strade e non tribuisce alle *contee* alcun potere d' impedimento. Ed il governo ne serba per sè l' esame e l' approvazione ad oggetto di torre gli ostacoli e somministrare alle imprese particolari il vigore ed il presidio della legge. Sotto l' egida di questa protezione si formano molte società per far canali, strade e ponti, le quali hanno facoltà di proporre tutte le opere che credono utili, rapida-

1 Essai sur la construction des routes — Paris, 1828.

mente le eseguiscono e diligentemente le curano. Ed a questa protezione della legge bisogna attribuire la prosperità de' pubblici cammini e de' magnifici canali di cui l' Inghilterra è ricca ed orgogliosa. »

Le strade si dividono in tre classi: 1.ª le strade libere e son queste costrutte dalle *contee* ; 2.ª le strade da *barriera* che vengon costrutte dalle società autorizzate con atti del parlamento; 3.ª le strade *parlamentarie* e *militari* che sono costrutte in gran parte a spese dello stato. Il sistema dell' amministrazione delle strade libere, è puramente comunale. Nel 1773 un atto del parlamento ha riunite tutte le disposizioni sanzionate dagli statuti anteriori o da lunghissime costumanze. In Inghilterra ogni parrocchia forma la prima unità dell' unione sociale ed è incaricata del suo reggimento particolare. Tra dieci candidati ch' essa presenta, la potestà giudiziaria elegge un *ispettore delle strade* che è incaricato di tutta la parte esecutiva, cioè percezione, lavori, spese e tutto sotto la sua risponsabilità personale. Questa carica, al pari dell' *edilità* presso i romani è tutta gratuita; la sola ricompensa n' è la stima, la riconoscenza civica: la sua durata, onde non renderne il peso troppo grave, è triennale.

Nondimeno quando per successive ricuse i giudici di pace sono obbligati ad eleggere un ispettore salariato, ch'è per lo più un uomo dell'arte, allora il salario o compenso è sempre determinato dalla parrocchia: al mantenimento delle strade vien supplito per mezzo del servigio personale (*corvée*): tutti indistintamente vi sono soggetti a proporzione de'loro beni, delle loro rendite; l'ispettore ha il diritto di permutarlo con un balzello in danaro; ai cittadini la stessa facoltà è conceduta. Il progresso del commercio rendeva questi mezzi insufficienti per la costruzione e per lo mantenimento delle strade le più battute: allora si pensò a stabilire dei *pedaggi* con un atto del terzo parlamento sotto Carlo II [1]. La determinazione non fu popolare: convenne impiegar la forza militare per eseguirla. Centodieci anni dopo, il parlamento sotto Giorgio III riunì in un solo atto tutte le disposizioni sulle strade a *barriera*, ma lo statuto diffinitivo fu promulgato sotto il regno di Giorgio IV nel 1822.

1 » Le premier acte où des tels droits ont été specifiés commence avec le statut du troisième parlement, tenu sous Charles II. Il est relatif à la route de Londres en Écosse par Henford, Cambridge et Huntington. » — Force commerciale de la Grande-Bretagne par le Baron Charles Dupin — vol. I., chap. III.

L' atto legislativo che specifica la percezione di simili diritti e che commuta una strada libera in istrada a *barriera*, pone l' impiego delle somme provegnenti dai *pedaggi* sotto la vigilanza e la direzione di un certo numero di *curatori* appellati *trustees*, persone di confidenza. Questi curatori esercitano funzioni tutte onorifiche e formano un consiglio (*a trust*) incaricato di dirigere ed amministrare i lavori, le rendite e le spese della strada. I giudici di pace delle contee attraversate dalla strada, sono di diritto tra il numero de' *curatori*. La legge cautamente provvede che un curatore debbe astenersi dall' ufizio, quando i suoi interessi particolari si presentino: ogni individuo che tiene una casa pubblica, un albergo, un'osteria, non può divenire curatore. I lavori delle strade e l'amministrazione dei *pedaggi* son diretti dagl' ispettori speciali a nomina de' curatori, come sono del pari nominati il tesoriere e tutti gl' impiegati alle barriere. Gli abitanti di ogni comune attraversata da tali strade, son tenuti di prestare una opera o per dir meglio un servigio personale di tre giorni per ciascun anno: la legge lor permette di commutarlo con una retribuzione equivalente in danaro. La legge considera e punisce come delitto di

fellonia la distruzione premeditata di una barriera o di una macchina destinata a pesar le vetture: gravi multe puniscono i minori delitti, le quali sono versate nella cassa delle strade.

Le strade *private* e le strade *parlamentarie*, quantunque abbiano una diversa amministrazione, nondimeno hanno tanta analogia da poterle comprendere in un solo esame.

Le strade *private* sono propriamente quelle che ogni particolare fa eseguire nelle sue proprie terre: nessuna autorizzazione del governo gli è necessaria in questo caso, ma un atto del parlamento gli è indispensabile se vuole estendere questa strada sulle proprietà de' vicini.

Le strade *parlamentarie* sono quelle che stabiliscono a traverso di una contrada povera, di difficile accesso, delle comunicazioni del pari importanti al commercio, alla politica, alla tranquillità interna, alla difesa contro l' inimico esterno, e prendono allora il nome di *strade civili e commerciali*, di *strade militari e commerciali*. In questi casi il parlamento accorda straordinarî sussidî, come nel 1815 accordò quello di ventimila lire sterline per render più facili le comunicazioni tra Londra e Dublino: così per

le strade della Scozia nel 1802, per le quali fu a carico del tesoro pubblico la metà della spesa ed il sussidio fu meglio di lire sterline 454,189 (undici milioni di franchi). I curatori sono per queste strade nominati dal parlamento i quali scelgono l' ingegnere che vi destinano. In generale la più grande pubblicità presiede a tutte le opere pubbliche, mette un freno agli abusi e rivela gli errori nei quali si è incorso [1].

Per ciò che riguarda i *cammini idraulici* non vi ha un' amministrazione generale: tutto è locale nella loro direzione, nei lavori ec. Coteste opere son poste sotto la intendenza o delle autorità municipali o de' commessari speciali, destinati con atto del parlamento.

Non si conosce in Inghilterra un corpo d' ingegneri civili a spese del governo. Che anzi due opuscoli compilati dall' istituto di architetti britannici e volti dall' inglese nell' italiano per cura della napolitana *accademia di belle arti* della società reale Borbonica, accrescono su di ciò il nostro convincimento. Dopo essersi detto che l' architettura abbraccia l' intero cerchio della scienza ne' suoi più alti rami e che è di altissima importanza in una nazione incivilita, si af-

1 Dupin, opera citata, cap. II. III. IV.

ferma essere lo scopo della novella, privata istituzione, quello di facilitare l'acquisto delle conoscenze architettoniche, per la promozione de' differenti rami della scienza relativi all'architettura, e di stabilire la uniformità e la decenza di pratica nella professione. E questo scopo ne è tanto liberale, che si statuisce la pena della espulsione di qualche socio o associato, quando alcuno di essi si sarà occupato, dopo la sua elezione, nel misuramento o nella estimazione di opere intraprese da qualche appaltatore di fabbriche; eccetto quelle proposte per eseguirsi o di già eseguite prima dell'elezione sotto la direzione di lui e con suo disegno. Del pari è pronunziata l'espulsione quando il socio o associato accetta qualche pecuniaria gratificazione ovvero emolumento da alcun muratore o da altro artefice, alle cui opere egli ha potuto soprintendere, o pure abbia avuto interesse o partecipazione in qualche commercio, contratto, somministrazione di materiali, relativamente ad alcune opere la cui esecuzione gli venga affidata.

Ingegneri civili, architetti, ufiziali del *genio* di terra e di mare, ufiziali generali, sono impiegati alla direzione delle pubbliche opere. Il generale Abercromby che morì gloriosamente alla battaglia di Aboukir, era

stato alcuni anni prima incaricato della ispezione delle strade di Scozia. E qui ci viene il far palese un nostro divisamento il quale, considerata bene addentro la cosa, a noi non pare inopportuno. Di tutte le quistioni che si legano ai pubblici lavori, le più ardue, le più dilicate non sono per avventura le quistioni di *arte*. Non è più ormai difficile il determinare quali sieno le forme migliori per un ponte, per un cammino di ferro, per una diga.

Difficile al contrario egli è il diffinire i migliori modi finanzieri ed amministrativi per la esecuzione delle pubbliche opere: egli è malagevole il determinare qual parte debba concedersene alle associazioni, quale riserbarne al governo; come conciliar l'interesse degl' intraprenditori con quelli del paese e del pubblico tesoro; quale esser debba il limite delle concessioni; come prevenire gli abusi del monopolio; fra tutte le forme possibili dell' intervento del governo, quali esser quelle che più armonizzino col nostro reggimento amministrativo, con le nostre abitudini. Che cosa val meglio: torre ad esempio l'Inghilterra che concede tutto e tutto a perpetuità, o pure gli Stati-Uniti di America ove alcuni intraprendono a loro spese ogni opera ed altri si limitano a venire

in soccorso delle associazioni? Gravissime quistioni son queste, a sciogliere le quali le più sublimi cognizioni di *arte* dei nostri ingegneri di ponti e strade non bastano; e sarebbe matto consiglio, il volerli stabilire arbitri della soluzione di tali difficilissimi problemi di pubblica economia, come almeno indirettamente per alcuni di essi lo sono col fatto. E noi non dubitiamo affermare che un consiglio provinciale vi è meno profano che un ingegnere.

Daremo ancora qualche cenno delle disposizioni che regolano le pubbliche opere negli Stati-Uniti di America, riassumendo poche parole da un articolo della *Revue Britannique — juillet 1834* — sulle interne comunicazioni di quello stato:

» Tandis que dans la vieille Europe les projets » d'amélioration les plus importants et les plus uti- » les languissent au milieu des débats interminables et » se léguent de génération en génération, la jeune » Amérique, qui compte les années comme nous » comptons les siècles, réalise à son profit toutes les » belles découvertes, et sagement avare d'un temps » précieux, elle se hâte d'executer, tandis que nous » reflechissons. »

Ecco il sistema de' diversi lavori pubblici. Lo stato

prende a suo carico per la direzione e per la spesa le fortificazioni permanenti, le strade militari in modo da poter facilmente difendere i punti accessibili e garentire i depositi marittimi [1]. Per quanto riguarda i lavori delle comunicazioni interne, nelle quali l' interesse del governo va sempre unito agl' interessi de' particolari, ne abbandona la proposta a quelli stati che debbon trovarvi il maggior vantaggio, riserbandosi d' imprimere a questi lavori l' insieme e la direzione che reclama il ben essere generale. A questo oggetto è creata una commessione a fine di coordinare, per quanto è possibile, le diverse intraprese. Nel tempo stesso che il governo imprime una utile direzione alle operazioni isolate, concede de' soccorsi materiali in anticipazione di lavori, la qual cosa gli conferma il diritto di avere nei consigli una voce deliberativa ed influente.

Finalmente il sistema così detto *locale* comprende tutti i lavori fatti da ciascuno degli stati o da compagnie particolari in uno scopo locale, che non si

1 Questa divisione di strade ha molta analogia con quella praticata dai romani, che distinguevano le loro strade in vie *militari* e non *militari*.

I romani imitarono dai cartaginesi il lastrico delle loro strade.

collega a' due grandi antecedenti sistemi di opere pubbliche e della cui immensità è quasi impossibile tener registro.

Ma l' America ha o pur no un corpo d' ingegneri civili costituito come quello di Francia? L' articolo della *Revue Britannique* di cui abbiamo fatto cenno, ch' è compilato sopra documenti originali, non ne parla; al contrario ne esclude l' idea. Ecco cosa ci dice: » Quant aux études des canaux, ou des » chemins de fer projetés par les compagnies par» ticulières, elles sont presque toutes conduites par » des officiers de l' armée, qui jouissent pour cela » d' un traitement spécial. »

A chi fosse curioso di conoscere quale sia l' estensione de' pubblici cammini, di quelli di ferro o de' canali in Inghilterra, in America, risponderemo con i seguenti risultati statistici tratti del pari dalla *Revue Britannique* del 1834.

Inghilterra: nel 1834 l' estensione de' *cammini di ferro* era calcolata a 600 miglia, 200 leghe.

Le strade *a barriera e pedaggi* meglio di 20,000 miglia.

E le comunicazioni per canali meglio di 2,400.

Delle strade *vicinali*, che corrispondono alle no-

stre *traverse*, pare che le statistiche compilate dagli stranieri siensi diffidate di notare la immensa estensione, ed a noi mancano i documenti per indicarla.

Nel 1834, l'America aveva più di mille leghe in *canali* e 300 leghe in *cammini di ferro* [1].

1 Il n'est personne qui ne doive être frappé de ce fait qu'en ce moment les travaux publics achevés ou en construction, en Amérique ont à peu-près la même longueur que tout ce qui a été fait, depuis deux siècles, par toutes les puissances de l'Europe réunies. On peut évaluer ainsi les travaux publics achevés ou en construction dans les divers états européens:

ÉTATS.	CANAUX en lieues de 4,000 m.	CHEMINS de fer en lieues de 4,000 m.
Angleterre	1,100.	313.
France	998.	50.
Belgique	115.	74.
Autres États, approximativement	400.	50.
TOTAL	2,613.	487.
TOTAL GÉNÉRAL DE L'EUROPE. . . . 3,100.		
IDEM, DES ÉTATS-UNIS . . . . . . 3,050.		

CHEVALIER. Lettres sur l'Amérique du nord, p. 450. v. II. Paris 1836.

Delle altre strade la *Rivista* non tiene ragione » car » cette nomenclature serait immense [1]. »

E si noti quale progresso debbe supporsi in fatto di queste utili opere in Inghilterra, in America dal 1834 fin oggi.

Chi fosse vago di conoscere i particolari delle opere pubbliche che in atto si costruiscono in America,

1 La perfezione delle strade inglesi ha mirabilmente raccorciate le distanze in confronto de' tempi da 40 anni a questa parte. Da York a Londra, cioè per 200 miglia, s'impiegavano 6 giorni: ora la *vettura corriera* delle lettere v' impiega 20 ore. Da Excester a Londra quaranta anni fa, si annunziava: *viaggio sicuro e spedito per Londra in 15 giorni:* ora anche le carrozze di posta fanno le 175 miglia, che vi sono da quella città alla capitale, in 18 ore.

Sino al 1815 le province occidentali degli Stati-Uniti mancavano di una comunicazione facile con le orientali, e quindi deboli erano i legami di unione tra le medesime, e stentato e lento il cambio de' prodotti. Una compagnia di capitalisti assunse la coraggiosa impresa di aprire un canale dal lago *Eriè* al fiume Hudson che servisse di comunicazione per acqua tra New-York e quel fiume. Il canale è lungo 363 miglia, largo alla superficie 40 piedi, 28 nel fondo, profondo 4 piedi. Vi sono 77 conche in tutto il suo decorso. Fu terminato in otto anni. Costò circa 50 milioni di franchi. I *pedaggi* resero il primo anno due milioni e mezzo di franchi, riscossi sopra dieci mila battelli che passarono per le conche. Si crede che fra pochi anni la rendita de' *pedaggi* salirà a dieci milioni annui di franchi.

potrebbe consultare » les lettres sur l' Amérique du » nord par *Michel Chevalier* — Paris 1836.

Ci si perdoni il trascriverne poche linee: » Les » américains ont mis des chemins de fer dans l' eau, » dans les entrailles de la terre, ils en ont accroché » dans l' air. A Philadelphie je visitai l' admirable » Penitencier: il y a un chemin de fer dans la pri- » son au premier étage, le long du quel on fait » glisser le chariot qui porte les rations des déte- » nùs. — Dans une petite ville de la Virginie, » Petersburg, il y a une fabrique de tabac, et la » pièce principale est un chemin de fer mobile sus- » pendu au plafond » [1]. E per mettere queste comparazioni in più aperto lume, trascriveremo letteralmente un brano *du Journal des travaux de l'Académie de l'industrie*:

» Les exemples donnés par la France et la Grande » Bretagne à ce sujet, sont plus demonstratifs que » tous les raisonnemens des économistes. En France, » la plupart des travaux publics, sont dirigés par » les agens du gouvernement. Les routes, les che- » mins de fer, les ponts, les constructions hydrau- » liques, ne peuvent être exécutées qu' avec l' ap-

1 Vol. 1., p. 116. 117.

» probation, et sous la direction du corps des ponts
» et chaussées. Les routes de la France sont géné-
» ralement mal tracées, mal exécutées, et mal en-
» trétenues. Les canaux, qui se trouvent également
» sous l' action paralysante de ce corps, quoique
» commencés depuis cinquante à soixante ans, sont
» encore inachevés.

» Ce corps qui au détriment de la France s' est
» emparé du monopole des communications intérieu-
» res, se mêle de tout, arrête tout, paralyse tout.
» Il se tourmente pour absorber dans sa sphère d' iner-
» tie jusqu' aux chemins vicinaux des communes ru-
» rales. Si on le laisse agir librement au sujet des
» chemins de fer, on peut déclarer hautement, sans
» crainte de se tromper, que la France ne jouira
» qu' imparfaitement, et peut-être jamais, des avan-
» tages de ce mode accéléré de comunications.

» L' Angleterre *a le bonheur de ne pas posséder un*
» *corps royal de ponts et chaussées*. Ses *civils engineers*
» (ingénieurs civils) ne forment pas une corpora-
» tion publique. On n' est pas obligé d' avoir recours
» à eux. Ceux dont on utilise les talens ne doivent
» cette préférence qu' à leur mérite réel et à leur
» réputation. Cependant, toutes les routes en Angle-

» terre construites et entretenues, soit par les soins » des entreprises particulières, soit par les comités » directeurs des comtés, sont généralement bien fai- » tes et en très bon état. L' Angleterre qui ne pos- » sedait pas de canaux en 1760, en est couverte dans » toutes ses provinces et sur toutes les directions. Ces » canaux construits en peu de temps et économique- » ment par des entreprises particulières, donnent une » activité extraordinaire au commerce intérieur de la » Grande-Bretagne.

» Non contents de multiplier et de perfectionner » leurs moyens de communication intérieure, les an- » glais se sont occupés avec beaucoup de zèle et de » succès, depuis vingt ans, à créer des ports arti- » ficiels pour augmenter le nombre d' abris à leurs » bâtimens de guerre et de commerce. *Le breach-* » *water*, ou *brise-lame* de la baie de Plymouth est un » ouvrage colossal qui a transformé en une rade vaste » et sûre une baie ouverte, qui d'après le dire du » célèbre lord Nelson, paraissait destinée à devenir » un jour le tombeau de la marine anglaise.

» Le nouveau *breach-water* de Portland, ceux de » Port-Patrich et de Donaghdec, le port artificiel de » Kingston près de Dublin, sont des monumens extré-

» mement utiles, qui font voir à la fois la sagesse » du peuple anglais, et l'habileté des ingénieurs ci» vils de cette nation.

» Notre *brise-lame* de Cherbourg commencé depuis » soixante ans, est encore imparfait: aucun de pareils » utiles travaux ne figure sur la liste des monumens » fastueux dont la France est appelée à payer les » frais considérables. Fussent-ils même adoptés par » l'administration actuelle, la longueur de temps que » nos ingénieurs de ponts et chaussées ont coutume » de mettre dans leur études préparatoires, les obsta» cles inattendus qu'ils savent faire naître, et la » lenteur d'exécution des travaux alternativement re» pris et abandonnés, suivant leur usage habituel, » ne nous laisserait pas l'espoir de jouir avant vingt » ou trente ans des avantages de ces utiles constru» ctions, qui sont réclamées par les besoins urgens » du commerce, et pour la sureté de la navigation.

» Sous l'ancienne monarchie, on ne connaissait » pas non plus ces hardis monopoleurs qu'on appelle » aujourd'hui ingénieurs de ponts et chaussées, et » cependant les travaux des routes, des canaux et » des ports n'en étaient ni dirigés moins habilement, » ni moins promptement exécutés. Les ingénieurs

» qu' employaient les états de Languedoc, ne le
» devaient qu' à leur mérite réel et à leur réputa-
» tion. Quelles routes étaient plus solides et plus
» belles que celles qui nous ont été laissées par l' ad-
» ministration si regrettable de ses états? Nous ne
» sachions pas que la direction générale des ponts
» et chaussées en ait jamais fait qui mérite d' être
» comparée au canal de Languedoc ».

CAPITOLO XVIII.

Osservazioni generali.

Un corpo esclusivo, privilegiato d' ingegneri preposti alla direzione unica delle opere pubbliche, è egli indispensabile? Potrebbe esser ristretto ad un consesso di uomini speciali, destinato a raccogliere e conservare in perenne deposito i risultati di tutti i saggi, metodi ed esperimenti praticati nel paese e nello straniero, onde potere farne utile applicazione nelle occorrenze, onde poter essere utilmente consultato nelle grandi opere che vanno ad intraprendersi?

Per chiarir questa disamina siam forzati, comechè ci pesi il farlo, a ripetere alcune cose già dette. L' Inghilterra, come abbiam veduto, non ha un corpo esclusivo d' ingegneri di ponti e strade. Non lo ha l' America che per la direzione degli speciali e più difficili lavori di arte, come i canali ed i cammini di ferro, si serve degli ufiziali del genio dell' armata [1]. Lo ha la Francia, ma la sua istituzione

1 » Le général Gratiot commandant en chef du génie fait aussi l'office d'un directeur-général des ponts et chaussées. Les colonels des géographes Abert et Kearney prennent une part active aux travaux

dura da più di un secolo, e non pare che il progresso ne sia stato egualmente mirabile che in America, la quale dopo le guerre dell' indipendenza, nello spazio di 20 anni ha saputo sorpassare in fatto di lavori pubblici l' Inghilterra e la Francia, di gran lunga ad essa anteriori per civiltà, e con difficoltà maggiori perchè eseguiti tra secolari foreste ed alpestri

du grand canal de la Chésapeake à l' Ohio, dont le gouvernement fédéral est le plus fort actionnaire. Le capitaine Turnbull dirige le canal de George-town à Alexandrie; le capitaine Delafield les travaux de la route nationale; et le capitaine Talcott le perfectionnement de l' Hudsoo. Le colooel Long passe de tracé en tracé et étudie tantôt la ligne de Savannah à Memphis, tantôt celle de Portland (Maine) à Québec et à Montréal. De leur côté, les architectes se font ingénieurs; ainsi M. W. Strikland de Philadelphie, et M. Latrobe de Baltimore dirigeront les travaux des nouveaux chemins qui vont s'établir entre leurs deux villes; et même des simples négocianta prennent sur eux la responsabilité de vastes ouvrages, comme M. Jackson de Boston qui est de fait iogénieur en chef du chemin de fer de Lowell. » — Chavalier — Lettres sur l' Amérique du nord, vol. II, p. 104, 450. Paris 1836.

Questa nota prova con l' esperienza l' utilità di due cose da noi avvisate: 1. il vantaggio di associarsi al corpo di ponti e strade alcuni ufiziali distinti del *genio* di terra e di mare: 2. la facilità che vi ha a formare buoni ingegneri » car les architectes se font in» génieurs » — e si noti che questo metodo è stato tanto utile, ch e in meoo di 20 anni l' America sola ha sorpassato io fatto di canali e di cammioi di ferro tutti quelli esisteoti in atto in Europa.

deserti [1]. Un francese, il dotto Saulnier, rimproverava al suo paese le interminabili discussioni, mentre in America s' impiega meglio il tempo ad eseguire ciò che vien proposto: non bastarono, diceva egli, quattordici anni agl' ingegneri francesi per discutere sui lavori del cammino di ferro da Hâvre a Parigi.

Il grave *Moniteur* facendo l'analisi e la lode di una importante memoria del signor Jollois, ispettore in capo dei ponti e delle strade, sulle antichità del diparti-

1 » La guerre de 1812 trouva les États-Unis sans canaux et à peuprès sans bonnes routes. . . . . . . Une fois bloqués par les flottes anglaises, ils ne purent plus communiquer . . . . pas même entr' eux. . . . . La leçon fut dure, mais elle ne fut pas perdue . . . . le 4 juillet 1817 le premier coup de pioche fut donné. » — Chevalier vol. II pag. 39, 40.

» La masse de tous les travaux que je viens d'énumérer en ne comptant que ceux qui sont maintenant (en 1836) terminés ou en cours actif d'éxécution forme . . . . un total définitif de treize cent vingt-et-une lieues de canaux et de huit cent deux lieues de chemins de fer, et à une dépense de 637 millions en francs.

Si l'on voulait tenir compte des principaux ouvrages à l'éxécution des quels il a été pourvu dans les derniers mois de 1835, ou dans les premiers de 1836 . . . . il faudrait aux totaux précédents ajouter environ neuf cents lieues et 300 millions, ce qui donnerait en total définitif 3050 lieues et 960 millions . . . . Presque tous les ouvrages ci-dessus énumerés ont étés faits en quinze ans » — Ibid. pag. 94 et note 15 pag. 439.

mento di Loire, dice: » Nos ingénieurs, en attendant » qu'ils soient mis à portée d'effectuer des amélio» rations, font de l'archéologie [1]. ».

E di vero qual è la necessità che tra noi il corpo degl' ingegneri regî debba formare una classe esclusiva? In un paese tanto ferace di buoni ingegni sembra essere inconveniente cosa escludere tutti quelli che del corpo medesimo non abbian fatto parte. Sono scorsi quasi trenta anni dacchè tutte le opere provinciali e le regie vanno dirette unicamente dal corpo di acque e strade; e quindi l'arte di far le strade che era assai prima conosciuta tra noi, non è più un mistero che si conserva come un fuoco sacro nel *corpo privilegiato*. Per ciò che riguarda gli edifizî civili, come intendenze, sottintendenze, teatri, tribunali, prigioni, oltre che in gran parte si tratti di opere già compiute, non mancano architetti civili capacissimi; non manchiamo poi in atto d'intraprenditori esperti. In ordine a'canali d'irrigazione ve ne ha diversi nella Sicilia citeriore: e forse i più fortunati eseguiti a spese e a cura de' privati: quelli regolati dagl'ingegneri delle acque e strade, che si ebbero felice successo, hanno servito di scuola: quelli

1 *Moniteur*, II supplément au num. 41, dimanche II fevrier 1838.

malamente riusciti, al pari serviranno di utilissimo ammaestramento. Ma ci si dirà: ove sono nelle nostre province gl'ingegneri capaci di tanto? Potremmo rispondere che ve ne sono; però amiamo meglio improntare una risposta che si faceva al direttore generale di ponti e strade in Francia:

» On prétend que les communes ne trouveront
» pas des ingénieurs, attendu qu'ils se trouvent tous
» à Paris: nous le croyons bien. Que feraient-ils en
» province puisque tout se règle au ministère de l'in-
» térieur? ». Simile obbiezione facevasi quando si stabilirono tra noi numerosi tribunali e le corti giudiziarie nelle province: ove, si diceva, sono gli avvocati? Non si ripeterebbe ora lo stesso, ed al certo esse ne vantano abilissimi; e poi la risposta è facile: un buon numero d'ingegneri stabiliti in Napoli rifluirebbe all'istante nelle province.

Vi ha poi di vero delle opere ove sublimi, scientifiche discipline son necessarie: sono cioè le grandi bonificazioni, i porti, i grandi ponti a fabbrica, quelli di ferro, i cammini di ferro ed anche i cammini ordinarî, in che gravissime difficoltà si presentano. Sono quindi necessarie molte conoscenze in geodesia, in idraulica, nelle teoriche degli argini e degli altri

lavori dentro acqua, in mineralogia ed in chimica applicata alle arti, nella statica, in geometria descrittiva, nelle teoriche e nella pratica di fabbricar le pile dentro l'acqua, nell'arte materiale dell'impasto della calce idraulica, e nella geometria trascendentale guida e norma di ogni grande lavoro. Noi non concederemo gratuitamente tutte queste magnifiche scienze ai nostri ingegneri di provincia; ardiremo dubitare se tutti quelli de' ponti e delle strade sieno in tali altissime discipline istruiti.

Queste osservazioni che a noi sembrano incontrastate, c'inducono a credere che una distinzione può farsi tra le opere per le quali debbe lasciarsi interamente libera alle province la scelta degl'ingegneri, e quelle che necessariamente debbono dirigersi dal corpo d'ingegneri di acque e strade.

Se non che sarebbe utile ed opportuno unirvi ancora alcuni degli ottimi ufiziali del *genio* dell'armata di terra e di quella di mare, la qual cosa avrebbe il vantaggio di evitare le frequenti, e non di rado giuste, opposizioni del ministero della guerra, particolarmente per ciò che riguarda la tutela e la difesa del regno; opposizioni che quantunque opportune, tardano spesso la esecuzione delle pubbliche opere.

Non vi ha chi ignori che i cammini di ferro abbiano richiamate le alte cure politiche delle nazioni che ne hanno già molti costrutti. Perocchè la stessa facilità che concedono al commercio, la concedono ad una invasione nemica; e come innanzi abbiamo osservato esser l'America la più lontana a poter temere questo male, pur si conviene che vi porta essa gelosissime cure.

Questo corpo d'ingegneri dovrebbe limitarsi ad esaminare i progetti di ogni opera pubblica d'importanza che s'imprende nel regno, sotto il solo riguardo dell'arte e della scienza; e sarebbe opportuno un giornale speciale con cui si pubblicassero questi progetti, le emendazioni e le riforme del consiglio delle acque e strade. Imperocchè se vi ha cosa nella quale convenga consultare l'opinione pubblica, è questa, che interessa la prosperità materiale del paese nella quale non si può temere nè spirito di parte, nè tampoco il trionfo d'intrighi particolari, di che la stessa pubblicità farebbe severa giustizia. Si arroge a ciò esser lo spirito degl'interessi materiali il sangue che scorre nelle vene dell'attuale società. Che se l'opera fosse di tale gravità che avesse bisogno, per l'esecuzione nei punti difficili di una direzione, a questi soli casi le cure di un ingegnere del corpo di acque e strade

dovrebbero restringersi: tutto il resto lasciarsi alla cura degl'ingegneri scelti dalle province e alla vigilanza degli agenti amministrativi.

Ove poi ai consigli provinciali piacesse spontaneamente accordare maggiori attribuzioni all'ingegnere delle acque e strade, direttore dell'opera, tanto meglio.

Del pari la stessa libertà dovrebbe concedersi alle province per tutto ciò che riguarda appalti, esecuzione di lavori, con la stessa risponsabilità degl'intendenti, sottintendenti e delle magistrature municipali. E questo nostro avviso sarà mirabilmente afforzato da due considerazioni efficacissime: la prima che l'unione al corpo di acque e strade di alcuni fra i più istruiti ufiziali del *genio* di terra e di mare, abbia ricevuta la sanzione di tutto il tempo che questa istituzione ha durato tra noi; imperocchè dovendosi superiormente preporvi un capo, non si è saputo sceglier meglio che tra gli ufiziali del *genio*, come i Campredon, Colletta, Piscicelli, Afan de Rivera: la seconda, la quale esclude il dubbio di potersi trovare fuori del corpo di acque e strade abili ingegneri, è appunto quella, che nel 1809 la prima organizzazione sia stata eseguita impiegandovi architetti civili. Or se

bastò il battesimo di ricevere il titolo d' ingegneri di ponti e strade nel 1809 per rendere i nostri architetti civili abili a tutto, quando queste discipline erano tra noi poco note, quando, come ci si assicura, somma era la loro imperizia nelle opere pubbliche, come poter dubitare di trovare abili ingegneri nel regno dopo trenta anni dacchè queste discipline sono rendute così comuni?

E pur vi è dippiù. Noi da 30 anni abbiamo una scuola di applicazione per la scienza e per l' arte de' pubblici lavori. Non potendo alcuno disdire l' utilità di questa scuola, ne viene aperto che in 30 anni ha dovuto, al calcolo il più moderato, formare moltissimi abili giovani ingegneri, i quali non tutti al certo hanno potuto aver luogo nel corpo: o pure dovrebbe dirsi che questa scuola sia stata inutile e che ingentissime somme vi si sieno inutilmente spese [1]. Noi non vi consentiamo; che anzi reputiamo la maggior parte di questi giovani non esser digiuna di eletti studi e di proficuo sapere. A meno dunque, giova ripeterlo, che non convenga assolutamente ad essi il battesimo di far parte del corpo, per trovare la loro abilità unicamente scritta nella rispet-

1 Documenti giustificativi, num. XIII.

tiva nomina, è tra i convinti che non manchiamo di ingegneri bene istruiti nei principî della scienza. Ed intanto l'ingegno, che pure in essi dee supporsi, se ne rimane sterile nell' occupazione di meschine opere private: aprendo loro una vasta scena in tutti i pubblici lavori provinciali, vedremmo sorgere ad illustrazione nomi ora ignoti. E quindi come Luigi XVIII con molto senno asseriva avere ogni coscritto nel suo *sacco* il bastone di maresciallo di Francia, fermo è in noi l' augurio di veder sorgere a celebrità persone ora languenti in isterile ozio. Ove poi si voglia mantenere per tutti i lavori pubblici un corpo d' ingegneri privilegiati, se consideriamo l' universale progresso delle opere pubbliche in Europa che c' invita a generosa gara, se consideriamo quanto la nostra prosperità è cara al nostro augusto Re, quanto egli la promuove e quanto le imprime la sua nobile. attività, allora troveremo che sarebbe necessario raddoppiare o triplicare il numero attuale degl' ingegneri di acque e strade.

E di vero vediamo quali sono in atto le occupazioni del corpo di acque e strade. Questo, secondo rilevasi dal real decreto organico del 1826, è istituito per tutti i rami di servizio relativi ai progetti, alla

direzione e alla esecuzione delle strade, dei ponti, de' canali di navigazione e d' irrigazione, della navigazione de' fiumi, del regolamento e dell' arginazione de' fiumi e de' torrenti, del prosciugamento dei *lagni* e degli stagni, non che di ogni altra specie di bonificazione de' terreni, dei porti commerciali, ed infine di tutte le altre opere pubbliche. È incaricato dell' esame e della discussione di tutti i progetti di prevenzione e di esecuzione, delle condizioni degli appalti, delle liquidazioni diffinitive, delle misure dei lavori eseguiti, di proporre i regolamenti di servizio e le istruzioni sull' andamento dei lavori, di proporre i regolamenti di disciplina e sul miglioramento della scuola di applicazione, di dare il parere su tutte le quistioni di arte di qualunque pervenienza che gli saranno rimesse per esame, delle verifiche in fine e nel corso delle opere e quando son compiute, di tutte le svariate cose che vi han relazione. Or come 50, ovvero 100 ingegneri, potranno bastarvi? Come potrà bastarvi un consiglio di quattro o cinque membri, una commessione di revisione di egual numero? Diremo quello stesso che si dice in Francia: » Au surplus il est évi-
» dent qu' un état de choses aussi imparfait ne saurait

» être maintenu, et qu'il faut promptement aviser » aux moyens d'en sortir [1]. »

E ritornando sul numero degl' ingegneri necessario, il direttor generale avverte che facendo entrare in paragone quelli di Francia, noi dovremmo almeno averne 153: ed in pruova della verità di quanto egli afferma, diremo che il numero comparato degl' ingegneri francesi è insufficientissimo al bisogno. » Ce service (diceva non ha guari il Saulnier) a » cessé de suffire à sa tâche, non certes par l'absen» ce des lumières nécessaires pour le remplir, mais » parce que lo chiffre du son personnel n'est plus » en rapport avec l'étendue de ses devoirs. En ef» fet tandis que le nombre des ingénieurs est resté » à-peu-près stationnaire, leurs travaux croissent in» cessamment. De plus l'administration fait sans cesse » des appels aux lumières des ingénieurs des ponts et » chaussées: retenûs dans leurs cabinets par les dos» siers qui les encombrent, par des travaux indispen» sables et continuels, les ingénieurs ne peuvent pas » se transporter assez souvent sur les routes ».

Or come si pretende che bastar possano tra noi,

1 Nel momento che scriviamo queste cose, un'ordinanza in Francia aumenta notabilmente il *corpo d' ingegneri dei ponti e delle strade*.

che vediamo occupata la direzione generale delle acque e strade nella estimazione eziandio, nella valuta di un sofà, di una sedia, dei più minuti mobili per le intendenze, le sottintendenze, i tribunali, i pubblici stabilimenti, per minute riparazioni e per cose in somma che il direttore generale ben chiama trivialissime?

È comune opinione, la quale potremmo rivestire dell'autorità dei più celebri economisti, che le opere bisogna lasciarle eseguire a chi spende il danaro; chè certamente v'impiega maggior cura, maggior diligenza: e noi ci asterremo di far pompa di citazioni per afforzarla. Questo dettato di autorità non ha mestieri, perocchè l'esperienza, madre del vero, lo dichiara inconcusso. Napoleone ripeteva » On ne » fait bien que ce qu'on fait soi-même », e non vi ha uomo al mondo che possa disdirlo. Si aggiunge che se grave errore in una pubblica opera si commetta da un ingegnere di acque e strade, l'intero Corpo accorre a tutt'uomo per iscusarlo, per difenderlo, per proteggerlo. La scienza è messa allora a tortura per provare che non vi è errore nè colpa, e se pur l'evidenza fa trovarne alcuna, è presto obbliata: ma se sarà un ingegnere estraneo al corpo, allora sì ch'egli è perduto per sempre.

Quand' anche si ammettesse in favore delle province la libera scelta degl' ingegneri, le conseguenze sarebbero le stesse, se tutte le minute approvazioni, tutte le minute disposizioni delle pubbliche opere fossero riconcentrate in Napoli. E qui si vegga come ne viene in acconcio una grave sentenza del Say [1], che scritta per la Francia, pare che possa anche a noi applicarsi: » Mais de toutes manières il ne convient pas que les » travaux, dont le public doit payer les frais, soient » dirigés par l'administration, ou par ses agens. Ils » sont intéressés à faire durer les travaux et à multi- » plier les dépenses. Depuis long-temps en France, » les hommes qui ont à coeur les intérêts de l'état » réclament contre le corps des ingénieurs des ponts » et chaussées, qui, quoique en général composé » d' hommes de beaucoup de mérite, n'empêche pas » que nous n' ayons des routes souvent impratica- » bles, et que nous ne manquions des constructions » les plus nécessaires. Ce corps coûte beaucoup et » produit peu. Comme toutes les corporations, il nuit » au développement de l'industrie personnelle, et à » l'émulation qui fait naître en d'autres pays des

1 Cours complet d'économie politique pratique — Bruxelles 1832, t. III p. 410 à 412.

» ingénieurs civils libres. L' industrie particulière a
» recours à leur art, comme on a recours à l' art
» d' un médecin, d' un avocat, et ils ne peuvent
» espérer beaucoup d' emploi qu' à force d' activité,
» d' économie et de talens. Ils sont personnellement
» responsables de leurs engagemens [1]. C' est un mau-
» vais calcul pour une nation que d'avoir des savans
» patentés qui prennent part à l' administration, sont
» soutenus par l' esprit de corps, et font usage d' une
» autorité autre que celle de la science et de la na-
» ture des choses. L' administration est responsable
» de leurs fautes, et les erreurs de leurs calculs
» retombent sur les peuples [2].

» On en a eu la preuve dans les canaux de na-
» vigation entrepris sur leurs données, en 1821 et

1 Les ingénieurs civils de l' Angleterre, soit par les travaux dont les charge le gouvernement, soit par les travaux qu'ils exécutent au compte des particuliers, font en général des gains supérieurs à ceux des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines en France, parmi ces derniérs ceux qui ont des véritables talens donnent la préférence au régime de la liberté.

2 Le gouvernement a été obligé de payer l' indemnité due aux entrepreneurs d'un pont suspendu sur la Seine en face des Invalides parce qu'il avait été fait sur les plans d' un ingénieur des ponts et chaussées et qu'il n'a pu se soutenir.

» 1822, dont aucun n'a été terminé, dont plusieurs ne sont pas terminables, et qui après avoir coûté à l'état 129 millions, coûteront d'autres millions pour payer les intérêts perpétuels des capitaux empruntés, et d'autres millions encore pour combler des terrains bouleversés, afin qu'ils ne développent pas les maladies pestilentielles [1].

» A défaut d'un corps payé, même lorsqu'il ne fait rien, le législateur anglais s'instruit par des enquêtes. Il est pourvu du droit de mander devant ses comités toutes les personnes qui sont en état par leurs connaissances pratiques ou par leur position, de lui fournir des lumières, de même que les tribunaux ont droit d'interroger des témoins pour connaitre la vérité. Le législateur forme son opinion sur ces réponses à des questions non prévues, dont l'improvisation, le ton du temoin et la discussion orale garantissent la véracité ».

Ci guardi il cielo di entrare nella disamina della concentrazione e di quella che i francesi chiamano *décentralisation*, parola che non sapremmo acconciamente voltare in italiano; perocchè esser dovremmo

1 *Voyez* le rapport fait à la chambre des pairs, le 23 juillet 1828, pag. 66.

infiniti e senza frutto, non essendo queste quistioni da trattarsi episodicamente. Noi sentiamo non esser giudici da tanto, e sarebbe brutta e somma ingiustizia il negare l' immenso bene che dall' unità amministrativa ne è venuto al reggimento civile, nè abbiamo così matto il cervello per gabbarci del vero. Ma pur desiderando noi di esser sempre mezzi tra le opposte opinioni diremo, che riguardando la concentrazione come nn principio da noi adottato e che è fermato da ragioni che hanno forte dell' efficacia, conviene di vero guardarla con molte distinzioni, perocchè dietro ad essa sorgono diversi sconci [1]. Egli è incontestabil cosa, che a forza di esagerare il principio di unità, noi siamo ridotti ad una concentrazione tale che produce gravi inconvenienti, imperocchè gli estremi si toccano. A forza di spingere oltre l' applicazione del principio, noi ne abbiamo renduta la forza più debole. E pur vi è di più: gravissimi imbarazzi risultano dalla complicazione e dal

1 Gl' inglesi, indifferenti alla idee di unità, tenaci anzi a conservare i privilegi locali, hanno per la concentrazione una ripugnanza invincibile. Ed è questa per avventura la più notabile differenza tra l' amministrazione inglese a la francese; e possiamo aggiungere, tra il carattere di queste due grandi nazioni.

numero di minute disposizioni, di cui sono ingombri i nostri regolamenti amministrativi. Basterebbe stabilire larghi principî e lasciare un poco più di latitudine, di libertà alla loro applicazione.

Al contrario, un minuto regolamento che tuttodì spiegato, comentato ed anche talvolta, senza volerlo, variato si sostituisce all'azione dell'amministrazione subalterna che deve eseguirlo, rende questa talmente imbrigliata, ·talmente inceppata di minute pastoie, che a stenti può compiere i più semplici movimenti; al che si aggiunge che questi tanto sottili provvedimenti hanno sovente la stessa efimera vita di quelli che il fiero animo di Dante rimproverava alla sua diletta Firenze [1]. Che una ruota centrale diriga tra noi il movimento di 22 ruote provinciali, di 77 ruote distrettuali, sta bene; è opportuno: aggiungiamo, è necessario. Lo è del pari l'imprimere un grande movimento uniforme alle 2,200 ruote comunali: ma volerne dirigere ancora la minuta azione con forza concentrica, questo è poi assai malagevole, per

1 Verso di te, che fai tanto sottili
Provvedimenti, ch' a mezzo novembre
Non giunge quel che tu d' ottobre fili.
Purgat., *canto VI.*

non dire impossibile. Per quanto ingegno, per quanto zelo possa avere un ministro, egli è finalmente un uomo e le forze umane sono limitate. Se tenterà incarnarsi in questi minuti particolari, egli farà uno sterile, inutile sagrifizio della sua vita: e ciò non è d'interesse alcuno pel paese. Ma quello che più monta, non vi basterà, ed andrà incontro al rimprovero già fattogli dal tipo più magistrale de' ministri di stato, dal cardinale di Richelieu, che fra i documenti immortali del suo saper fare lasciò scritte queste gravissime parole: » Quand un ministre veut tout » faire, il finit pour ne rien faire. »

E qui per cansare la superficie irritante della quistione trarremo dalla Francia, dalla quale noi abbiamo con incontrastato profitto ma con tutti i suoi inconvenienti imitato questo sistema di unità, alcuni esempli del ritardo che provano le opere provinciali e le comunali dal sistema che ci regola. E ne sceglieremo tra mille due soli per evitare una noiosa filatessa. Un deputato al parlamento, *maire* del suo paese, propose con la deliberazione del consiglio comunale la costruzione di un fonte. La proposta vestita di tutte le minute formole de' regolamenti è inviata al sotto-prefetto, il quale risponde che nel visitare le co-

muni della sotto-prefettura (*arrondissement*) per rendere più celere il suo avviso, avrebbe esaminato sul luogo la proposta. Ma il sotto-prefetto ritarda di molto la sua visita: alle reiterate premure, invia la proposta al prefetto con avviso incerto e mal sicuro. Questa carta rimane qualche tempo in prefettura, ma come oggetto di poca importanza è abbandonata alle cure di un povero commesso che crede in buona fede aver delle ispirazioni di architettura, e forma un rapporto di rinvio annullando la proposta e prescrivendone una nuova. Il prefetto segna il foglio senza leggerlo, imperocchè quale importanza può avere il fonte di un piccolo comune? Il sotto-prefetto ordina un secondo progetto; ma questo sgraziato fonte incontra una prevenzione sinistra nella sotto-prefettura e nella prefettura: il nuovo progetto è inviato al ministro con osservazioni contrarie. Il deputato profittando della influenza della sua quattrocento-sessantesima parte di sovranità legislativa, ottiene dal ministro che la direzione generale di ponti e strade decida sulla quistione. La raccomandazione prepotente di un deputato esige tutto il riguardo: un ingegnere è spedito a prender conto del progetto fatto dal comune. Ma come può incontrar

favore innanzi le alte vedute della scienza l'opera di un architetto di villaggio? Il dotto ingegnere di ponti e strade largamente pagato, forma questa volta un disegno di tanta esattezza che il fonte non dubiterà più della sua esistenza. La direzione generale de' ponti e delle strade trova in fine un momento per esaminarlo ed approvarlo: ma, oh sventura! il voluminoso *dossier* si sperde nel ministero. Il deputato è rieletto e racconta dalla tribuna la storia lagrimevole di questo fonte che dopo sette anni era ancora ineseguito. Se ci si rimprovererà la lunghezza di questo aneddoto, risponderemo che lo abbiamo abbreviato di due terzi almeno, e che l'assemblea udì con religioso, straordinario silenzio e senza cedere alle lusinghe di Morfeo [1] il lungo racconto. Rapidamente poi enuncieremo il secondo esempio, tratto dal Laborde [2]. In un villaggio era mestieri di riparazione ad un tempio. Per provvedervi a spese del comune si richiedevano le autorizzazioni amministrative, e tanto si

1 Gli onorevoli deputati inglesi e francesi cedono talvolta a queste lusinghe: son noti gli spiritosi versi che ne piace qui riportare:

Dormir c'est très-bien: mais ronfler c'est trop fort:
On empiète sur les droits de celui qui dort.

2 Esprit d'association.

durò per lievi difficoltà, che dopo molti anni, le solennità non adempiute ancora, il tempio ruinò.

A chi dirà che questi esempli nulla provano, perchè fra noi non sono avvenuti nè avverranno mai simili casi, risponderemo che ciò sarebbe un prodigio, perocchè avvenimenti di tal fatta sono nella natura delle cose. Se la concentrazione degl' interessi universali è la più bella conquista della civiltà, la concentrazione dei minuti particolari amministrativi è il dissolvente di ogni utile risultato 1. Or sarebbe nostro intendimento render libera alle province la scelta do-

1 In ordine alle opere comunali la legge organica dell'amministrazione civile del 12 dicembre 1816 nell'art. 251 prescrive quanto segue:

» Le spese per le opere pubbliche comunali sono invigilate dal » sindaco. L' intendente sull' avviso del decurionato, determina se » esse debbano farsi per appalto o per economia. L' intendente può » formare anche sull' avviso del decurionato una deputazione per » dirigerle ed invigilare col sindaco alla loro esecuzione.

» I piani e le perizie di tali opere sono discussi ed approvati » dall' intendente in consiglio d' intendenza.

Ma con R. rescritto del 17 gennaio 1827 per lo ministero degli affari interni fu ordinato che » per tutti quei comuni, fra le ren» dite dei quali vi sieno dazi comunali, non possono gl' intendenti » autorizzare e fare intraprendere veruna opera, costruzione, o al» tra spesa non urgente, senza l' approvazione del ministero e real » segreteria di stato degli affari interni.

gl' ingegneri, lasciarle ogni libertà negli appalti [1], nella esecuzione dei lavori, bastandovi a nostro credere l'azione delle deputazioni locali e delle deputazioni provinciali diligentemente vigilate dagl'intendenti, dai sottintendenti e dai consigli provinciali, che nelle loro annuali riunioni, ai termini della legge, ne esamineranno con maggior diligenza, con maggior serietà i conti. Crediamo opportuno, che riguardo alle opere comunali, approvati che sieno o sovranamente o dal ministero gli stati discussi e le loro annuali variazioni, se ne lasci interamente a risponsabilità degl'intendenti, de'sottintendenti, degli agenti municipali la esecuzione, in modo che l'azione del ministro si limiti alla superiore vigilanza, la quale si eserciterà più utilmente su d'un *rendiconto* o sur uno specchio che gl'intendenti presenteranno al finir dell'anno [2].

1 Per ciò che riguarda gli appalti sarebbe util cosa formarsi in ogni provincia, a cura delle deputazioni provinciali riunite alle società economiche, una particolare tariffa di prezzi tenendo presenti le circostanze locali, lasciando il minor numero possibile di casi imprevisti. Questa tariffa sarebbe discussa dall'intendente in consiglio d'intendenza e posta all'esame del consiglio provinciale. Riveduta dal consiglio generale d'acque e strade ed approvata superiormente, potrebbe servire di stabile norma.

2 Nel sistema attuale il re o il ministro, approvano secondo le

Nondimeno noi vorremmo rendere l'azione del governo più forte in ciò che concerne la grande direzione delle opere pubbliche nel regno, onde coordinarle al bene universale. Abbiam veduto quali gravissimi inconvenienti deploransi in Francia per essersi dopo il decreto imperiale del 1811 tradito questo grande principio. Nè qui ripeteremo le cose stesse, ma ricorderemo solo il rimprovero che i francesi fanno relativamente alla più parte delle loro strade dipartimentali, di esser cioè quasi cammini vicinali. Nè sarebbero così punto diminuite le attribuzioni liberalmente accordate ai con-

clausi, gli stati discussi dei comuni, nei quali sono annotate le opere comunali da farsi. Ma sarebbe un grande errore il credere che queste opere possano tutte eseguirsi come sono indicate. La ineseculzione delle opere, la inversione dei fondi sono cose che avvengono di frequente. Basti per tutto il parlare dei *camposanti*. Prima che le prescrizioni del 1831 avessero sospesa la costruzione dei camposanti, solo pel 1832 e non oltre (circolari del ministero dell' interno, 19 gennaio 1831 e 30 marzo 1831) è noto che le somme destinate a queste utilissime opere erano sempre invertite, come lo erano almeno pel passato molte altre destinate ad opere comunali.

Lasciando più libertà di azione agl' intendenti, prescrivendo loro di esser sobrî nel secondare i progetti di questa natura, limitandoli alla sola vera utilità, necessità, sicurezza d' eseguirli, e proibendo loro severamente d' invertire i fondi destinati; il *rendiconto* o specchio annuale, che come si è detto, dovrebbero essi presentare, conterrà le opere effettivamente eseguite, e sarà ciò una verità.

sigli provinciali, perchè il diritto di proporre le opere a loro rimarrebbe integro, ma la sovrana approvazione sarebbe conceduta a quelle che (per quanto riguarda i pubblici cammini) concorrono all' accordo della circolazione universale del regno.

Per ciò fare con profitto, sarebbe d'uopo che venisser tracciate sulla carta del regno le nostre novelle strade regie e le provinciali, cominciando dal mettere in comnnicazione i cammini per dir così isolati delle nostre province, onde far concorrere gli sforzi simultanei di queste e del tesoro al fine di porre in siffatte opere un accordo, un insieme che solo potrebbe renderle veramente utili. Questo lavoro è già preparato dal dotto commendatore Afan de Rivera con la sua ammirabile descrizione topografica ed idrografica della Sicilia citeriore [1], colla sua luminosa idea di dividerla in 13 grandi bacini. Sulle quali cose chi vorrà sottilmente meditare troverà il nostro errore nel non aver tenuti presenti tali principî. E ciò sarà mirabilmente utile, eziandio per le province al di là dal Faro, che in verità han più di noi seguito nelle loro linee di comunicazione questi salutari prin-

1 Afan de Rivera — Considerazioni sui mezzi da restituire ec. vol. 1. Nap. 1833.

cipî, ma conviene cautamente avvisare che non se ne dipartano.

La saggezza del governo ha già provveduto in riguardo ad una grande comunicazione tra questi dominî e quelli di oltre il Faro con la bella strada di Calabria e con quella da Messina a Palermo. Ma la strada delle Calabrie così rapidamente eseguita, lo è stata a spese del tesoro che in alcuni anni vi ha consacrata la più parte delle rendite di quelle province. Che se quella non mai abbastanza lodata unità di direzione impressa alle nostre regie strade si fosse data alle opere provinciali, oh quanto la circolazione del regno vi avrebbe guadagnato!

Diremo ancora qualche cosa della scuola di applicazione. Noi la crediamo utile, anzi necessaria, molto più ove trovasse favore il nostro divisamento di lasciar libera alle province la scelta degl' ingegneri. Converrebbe però render pubblica questa scuola, e non come lo è al presente privilegiata, per così dire, a pochi iniziati, privilegio del quale non si può di vero render ragione alcuna, e molto meno dimostrare la utilità. Il numero attuale de' maestri sembra più che sufficiente ad uno esteso insegnamento: che se la necessità portasse di aggiungervene altri, sarebbe questa una

delle spese produttive, che non vuolsi mai soggettare ad economia. Daremo nell' appendice ovvero *documenti giustificativi* tutte le nozioni che riguardano questa scuola; diremo qui solo di lampo: 1.° che il numero attuale degli alunni è di 20: 2.° che il numero dei maestri è di 10: 3.° che la scuola costa al governo meglio di annui ducati tremila. Quindi senza essere un Barème si può francamente affermare che per due alunni vi è un maestro: che ogni alunno, essendo il corso degli studî di quattro anni, costa allo stato per la sua istruzione ducati seicento [1].

Abbiamo innanzi comparati i vantaggi e gl' inconvenienti che presentano i cammini di ferro considerati come grandi linee d'interne comunicazioni.

L' avvenire solo svelerà tutte le conseguenze morali e politiche che potranno risultare da un sì grande cangiamento nei mezzi di circolazione, e di già alcune forti intelligenze concepiscono dubbî ed antiveggon pericoli.

La gravissima spesa che importa la loro costruzione è nondimeno un fatto materiale che non può da alcuno disdirsi, e chi è mezzanamente istruito in questa parte di pubblica economia, anzi qualunque leggitor

1 Documenti giustificativi, num. XIII.

di giornali francesi, ne avrà la pruova. E siccome le rendite ordinarie non vi bastano, così ad ogni progetto approvato di cammini di ferro, è annesso un forte imprestito con annui interessi, ed i forti debiti sono al certo un gran male nell'avvenire: perocchè volere o non volere bisogna finire per pagarli. Questo eccesso di spese che nella economia delle nazioni non vuole mai disprezzarsi, ha fatto sorgere il pensiero d'introdurre nel sistema d'interne comunicazioni l'applicazione delle macchine a vapore per lo tiro delle vetture nei cammini ordinari selciati e costrutti con brecciame.

Questa invenzione è stata sulle prime accolta con sommo favore, ed i suoi partigiani han preteso che la riuscita poteva ridurre il prezzo del trasporto sui cammini ordinari al di sotto del prezzo che si paga su quelli di ferro, di modo che a loro avviso sarebbe stato inutile il più costruirne. Ma accurate esperienze fatte in Inghilterra han renduta giustizia di questa imaginosa asserzione, e ne è risultato che le macchine mobili a vapore, agendo sui cammini ordinari, non possono trarre più di un dodicesimo del carico che è tratto nei cammini di ferro. Nondimeno l'impiego della macchina a vapore, come motore sui

cammini ordinari, può presentare un sensibile vantaggio comparativamente ai cavalli.

Una riflessione che da noi napolitani non debbe trasandarsi è la scarsezza, la poco util qualità che in atto abbiamo di carbon fossile, di cui abbondano l'Inghilterra, l'America, la Francia, il Belgio [1]. Nondimeno migliori speranze ci si presentano per le cure che il ministro degli affari interni cav. Santangelo ha mirabilmente rivolte a moltiplicare i saggi onde francarci da questo tributo verso lo straniero.

Toccheremo qui brevemente delle società per costruire strade: questo modo di costruzione è comune in Inghilterra ed in America, e vuole andare unito

1 » La houille extraite en Angleterre est estimée par M. Mac-Culloch (Dictionary of commerce) à plus de 1,600,000 tonnes, y compris 600,000 exportées à l'étranger. Les évaluations plus récentes de M. Porter font monter ce chiffre à près de 19,900 tonnes, non ompris ce qui est consommé sur les mines: 5,000,000 tonnes sont consommées par les diverses branches de l'industrie du fer, et 950,000 transportées soit aux colonies, soit à l'étranger. En 1834, la France a extrait 2,500,000 tonnes. Le nombre des ouvriers des mines, est de 18,000. La France emporte en outre des houilles belges, et anglaises, ce qui élève la consommation nationale à 3,000,000 tonnes » — Chevalier, Lettres sur l'Amérique du nord, vol. 1. pag. 352, 353.

indispensabilmente alle *barriere* ed ai *pedaggi*. Ma ricordiamo che quando tra noi furono aboliti i *passi*, universale fu il giubilo: i pedaggi non sono al certo un progresso. Napoleone che ne sapeva molto, credette esser l'abolizione de' pedaggi in Francia una misura popolare, e con la sua mirabile destrezza la proclamò: tale provvedimento fu salutato dalle acclamazioni universali. In Inghilterra, come abbiamo innanzi notato, fu d' uopo impiegare la forza militare per fare eseguire la legge; lo stesso avvenne in Francia nel reggimento del *direttorio esecutivo*. Noi non sapremmo consigliare questa misura al nostro paese, salva un' eccezione necessaria per li cammini di ferro, per promuovere i quali ogni mezzo opportuno debbe accogliersi. Un uomo di spirito ha detto essere i cammini di ferro ed i cammini vicinali gli estremi delle comunicazioni utili di uno stato, e ha detto una grande verità. Il cavallo di battaglia dei propugnatori de' pedaggi è il riflesso di far concorrere alla spesa delle strade coloro che se ne servono ed in proporzione delle degradazioni che vi fanno. È questa di vero la opinione di Adamo Smith, ma noi vi opporremo un' altra sentenza dello stesso Smith che afferma doversi fare a spese della intera nazione quelle

opere, che quantunque eminentemente utili alla società in generale, pur nondimeno non vi ha alcuno che si creda particolarmente interessato alla loro esistenza per parergli giusto che ne paghi individualmente la spesa. Verri dice: ogni tributo imposto sul passaggio delle strade e sul trasporto delle merci, come i *pedaggi* ec. produce l'effetto di render le parti di una nazione più isolate e meno tra loro comunicanti. Nè l'esempio dell'Inghilterra e dell'America ove frequenti sono le *barriere* può a noi opporsi: quando in fatto di comnnicazioni saremo al livello di questi paesi, noi allora consentiremo alle *barriere*, perchè saranno miti, rinfrancheranno in pochi anni il capitale della spesa e quindi saranno presto tolte. Ma tra noi, non compensando lo scarso traffico nemmeno l'interesse del capitale impiegato alla costruzione di una strada, di un ponte, sarebbero una durevole gravezza. Or le strade sono le grandi arterie della circolazione e servono indubitatamente alla utilità della società intera: di più il modo di ripartir la tassa col *pedaggio* è sempre più grave all'industria e particolarmente al piccolo commercio. E sarebbe curioso che la feudalità industriale venisse sostituita alla baronale, contro la quale si è tanto declama-

to: l'una non è nè meno avida, nè meno tirannica di quello ch'era l'altra. Ed è questa precisamente la ragione, perchè il governo in Francia desiderava riserbare allo stato queste intraprese per renderne dolci e moderate le tariffe e per non soggiacere alle avide pretese delle *compagnie*. Gli economisti han cominciato a proclamare il gran principio *del lasciar fare, lasciar passare*: questo principio ha trionfato di tutte le vecchie costumanze, di tutti i privilegi. Or non ci sa capir nell'animo come i pedaggi del medio-evo sieno divenuti il gran principio creatore di ogni prosperità commerciale.

Si pretende una intera libertà di commercio marittimo, si grida la croce contro le tariffe, ma pel commercio interno non vi sono barriere e pedaggi di troppo. Debito pubblico e pedaggi sono per la moderna scuola la fonte inesauribile di ogni ricchezza; ma ciò lasceremo credere a chi vuole, che in quanto a noi non ce ne sentiamo. Aggiugni, che le strade a barriera per lo più sono praticate sulla traccia di un cammino preesistente, e questo quantunque informe, malconcio, con aspre salite, bastava nondimeno alla necessità della industria se non altro agricola. Una barriera comincia a spargere il

lutto e l'imbarazzo nelle campagne coltivate che conterminano le strade, il che di già non è poco. Fa d'uopo di un numero d'impiegati per esigere la tassa e di altri impiegati per controllo dell'esazione: la qual cosa, se non siamo errati, rende le barriere dispendiose, talvolta ingiuste, perchè tolgono l'uso gratuito del cammino preesistente, sempre gravi e d'ineguale carico, e tardan sempre la celerità dei trasporti. Alle porte di Napoli noi ne abbiam fatta una poco felice esperienza nella strada di Miseno.

Utilissima cosa è però il moltiplicare lungo le strade le piantagioni di alberi. Recentemente un giornale francese [1], che per la sua gravità e per i suoi saggi principî conservatori non vuolsi confondere con i detrattori dell'amministrazione, osservava: che nei pubblici cammini di quello stato pareva si fosse obbliata ogni cura pei poveri viandanti pedestri; si fosse però unicamente limitata a quella parte di strada che i francesi chiamano *chaussée* e noi, se mal non ci apponghiamo, *capostrada*. Ma i laterali della via che addimandiamo *passeggiatoi* sono tanto negletti, che i viaggiatori a piedi, che d'ordinario sono i più, i contadini che portano anche su di asinelli le loro derrate

1 *Journal des Débats*, févrièr 1838.

ai mercati, i soldati che raggiungono i corpi, non hanno altra scelta che o di camminare in mezzo della strada ed esser così esposti a venire schiacciati da una carrozza di posta che lancia i suoi cavalli a gran galoppo, o d'immergersi dentro il fango sino al ginocchio nell'inverno sui negletti passeggiatoi, e camminarvi l'estate in una nuvola di polvere soffocante.

Nondimeno i passeggiatoi bituminosi hanno ottenuto da qualche tempo grande favore in Parigi: egli è universalmente riconosciuto che questi sono preferibili per le strade interne ai lastricati di selce: si conservano meglio: costano meno: vi sono impiegate due sorta di bitumi, il naturale e quello artifiziale. Ma quantunque la loro costruzione sia comoda, elegante, nondimeno non potrebbero soffrire lo strofinio ed il peso delle ruote senza frangersi e sgranellarsi. Si è pure tentato l'esperimento di costruire i passeggiatoi con quadri di selce collegati insieme ed incassati nel bitume. Se questo esperimento fosse coronato di felice successo, l'utilità ne sarebbe grande [1].

1 Bitume, bitume asfalto, e semplicemente asfalto chiamasi una sostanza nera che esternamente somiglia al carbon fossile.

I suoi componenti dimostrano che appartenga ai corpi organizzati, ma la sua vera genesi è ancora ignota: si trova nei terreni

L' Olanda è stata in ciò più liberale: da due secoli i laterali delle strade sono cautamente mantenu-

di alluvione, cioè aderenti: la quantità maggiore che si abbia in commercio deriva dal *mar morto* che lo rigetta sulle spiagge.

L'asfalto è nero come la pece, è lucido nella frattura, strofinato diventa elettrico negativo, cioè resinoso, bruciato lascia un terzo del suo peso di carbone e poca cenere, composta di silice, allumina di ferro ossidato, e talvolta contiene poca calce e poco manganese ossidato.

Noi abbiamo il bitume in Letto-Manopello piccolo paese al di sopra di Popoli in Abruzzo. Il generale Nunziante avvertito dell'esistenza di questo bitume, che liquido sorge dal monte nella primavera, ed indurito alquanto si trova come una pece molle ne' contorni di quella sorgente, si rese padrone del territorio che la contiene.

Questo stesso bitume trovasi nei monti di Gifuni, ma per lo più mescolato con terra e con pesci petrificati di cui conserva la pelle. Si potrebbe estrarre distillando le terre.

Comunemente il bitume liquido si chiama petrolio, ossia olio di pietra: se ne trova moltissimo nello stato di Parma e Piacenza in Italia. Noi l'abbiamo sul mare in poche gocce tra Portici e Resina nell'estate, l'abbiamo, come si è detto, in Letto-Manopello, ove si genera anche lo zolfo nella primavera, e l'abbiamo terroso in Gifuni.

La Sicilia ulteriore abbonda di questo bitume: si trova terroso nelle adiacenze di Ragusa, presso Siracusa, presso Melilli, nel distretto di Nicosia, in Bronte; e si rinviene in istato liquido nella montagna di *Macaluba* presso Girgenti, nel lago di Naftia detto de' Palici presso Mineo e Palagonia, nelle isole Eolie, nelle Petralie *soprana* e *sottana*, in Castrogiovanni, nelle falde dell' Etna ec.

ti, e magnifici ordini di alberi preparano nell' ardore del sole un' ombra ospitale e consolatrice.

Come diverrebbero belle le nostre strade se tutte fossero conterminate di due fila di alberi, proscrivendone però l' *acacia*, sterile ed inutile albero che può lasciarsi al culto religioso de' maomettani e alle sentimentali meditazioni de' romantici! Sarebbe anche util cosa piantare questi alberi sempre in linee diritte, ma a scacchiere, in modo da rendere più libera la circolazione dell' aria. Queste piantagioni prescritte dalla legge, produrrebbero molti vantaggi:

1.° la vaghezza delle nostre strade, molto più se ne venisse bandita la monotonia variando le specie di alberi e quindi ottenendosi diversità di foglie, diversità di verdure, e mischiandovi di tanto in tanto dei grandi alberi a fiori; imperocchè dopo provvisto al bisogno, non conviene trascurare quelle cose che ne inducono onesto diletto;

2.° la necessità di tener bene espurgati i fossi lungo i passeggiatoi e la solidità che vi guadagnerebbero mercè l' incrocicchiamento delle radici degli alberi.

3.° l' ombra nella state;

4.° finalmente il profitto.

Nella carezza del nostro legname, carezza che sarà

sempre maggiore a misura de' progressi dell' industria manifattrice, dopo 30 anni almeno, praticandosi dei tagli alternativi, si avrebbe un vistoso capitale, che compenserebbe di troppo la spesa fatta, ed in ciò si potrebbe esser larghi ad accogliere delle offerte d' intraprenditori che con determinate e ben riflettute condizioni si aggiudicassero il carico di questa piantagione, ponendo a loro obbligazione la cura dei passeggiatoi e dei fossi, e riserbandosi il prodotto del taglio degli alberi.

Imitabile sarebbe ancora la cura che si prende in Inghilterra per la salubrità, la vaghezza, la libertà delle comunicazioni nell' interno delle città. Un atto del parlamento regola i lavori e la polizia di questo importante ramo di servizio pubblico. La città (*City*) elegge i commessarî che destina alla percezione delle tasse ed alla esecuzione dei regolamenti municipali. I commessarî ripartiscono fra i cittadini la tassa dal parlamento approvata sulle case, sulle botteghe, sulle chiese, su gli spedali, sulle scuole nazionali. L' autorità municipale è incaricata di vegliare che ignobili costruzioni non si elevino vicino ai grandi edifizî civili e ne deturpino la nobile apparenza. Comodi *marciapiedi* fiancheggiano le strade larghe, ed alle

anguste non ne mancano, sufficienti almeno per lo passaggio di due persone. Vasti sotterranei condotti, costrutti a spese della *città*, traversano le strade principali, e con ramificazioni eseguite a spese dei proprietari di ciascuna abitazione raccolgono le acque e le immondezze: la facciata delle case più distinta è separata dalla strada non solo dai *marciapiedi*, ma da una inferriata; così queste facciate son sempre pulite. Dietro le strade principali, dei piccoli viali menano a delle fila di *scuderie* e di *rimesse*; la quale disposizione conserva al paese un aspetto più nobile, più vago.

Per non riuscire infiniti daremo termine a queste considerazioni col dichiarare: che nostro principale oggetto è stato quello di rivendicare ogni memoria di patrio onore e decoro, perocchè siamo napolitani innanzi tutto [1]. E chi vorrà finamente meditarvi vedrà aperto, che dopo il mille nessuna nazione può vantarsi di averci preceduto sul fatto dei pubblici lavori, specialmente delle *bonificazioni*, e della magnificenza

1 Deh qual giammai l'uom può della natia
Sua contrada veder cosa più dolce?
. . . . chè di dolcezza tutto
La patria avanza . . . . .
PINDEMONTE — *Traduzione* dell'Odissea, lib. IX.

e vaghezza della nostra bella Napoli, che il Casa (lo ripetiamo con orgoglio) chiamava città veramente regale, e l'Ariosto *la regina del mar, la Dea del mare*: che il sole della civiltà rischiarava queste belle contrade quando il resto dell'Europa era barbaro ancora: che il fiero disdegno che gli stranieri talvolta ci mostrano, non è nè giusto nè istorico: che quando vilmente noi vi consentiamo, facciam pruova egualmente d'ignoranza e d'ingratitudine.

Ove piacesse ad alcuno il crederci di troppo zelatori delle vecchie cose, noi risponderemo: che lo studiare in esse con buoni accorgimenti, ed il ritornarvi talvolta non è matto consiglio, come lo è stato per avventura quello di proscriverle in massa. Ma non possiamo celare il nostro alto dispetto e dolore, che laddove sarebbe proprio ed obbligato ufizio la gratitudine, noi vilmente disconosciamo ogni tenerezza di patrio ricordo: che se anche ciò dovesse farci segno alle belle risa di coloro che con acerbo disprezzo e superbo fastidio guardano tutto quello che non è lisciato alla moderna, noi di buon animo lo soffriremo.

Se abbiam ricordate molte cose straniere, non è già per farci gravi, nè per far pompa di una sì facile erudizione, perocchè pagheremmo doloroso prezzo

di tanta vanità; che anzi di molta povertà di questi studi dobbiamo dolerci. Ma nell'esporre questi nostri divisamenti di assai diversi da quelli degli altri, noi abbiam confidato, che l'indulgenza de' sommi uomini ci perdonasse gli errori, e la sapienza ne recasse l'emenda. Non abbiamo voluto tacerci di queste cose, perocchè se degno di laude è sovente il silenzio quando viene dettato da prudenza, vi è pur talvolta un silenzio imprudente. Nè ci è mai caduto nell'animo proporre una servile imitazione di altri paesi, ma sì bene animarci a gareggiare in sì nobile arringo, e sdebitarci di quel rimprovero non meritato d'indolenza che gli stranieri chiamano oltraggiosamente italiana. Sotto il nobile governo di FERDINANDO II, Napoli verrà giustificata dell'equivoco nome di oziosa, e lo scambierà in quello più vero, più giusto di gentilissima regina d'Italia. E non si abbia più a dir di noi, come il Perticari esclamava, quella lode simile all'oltraggio, che questa cioè è la terra delle ricordanze.

DOCUMENTI

GIUSTIFICATIVI.

I.

Invasioni de' saraceni. *

Gli scrittori della nostra istoria poco hanno curato di raccogliere le notizie di queste invasioni: i soli cronichisti ce ne ricordano alcune; e non ostante la loro poca diligenza, quelle di cui ci è rimasa la memoria bastano a darcene una idea deploranda.

Ci limiteremo a farne cenno per la sola provincia di Terra d'Otranto, onde si argomenti per esse quali sieno state quelle di tutto il regno, mentre le più fatali avvennero sui lidi delle province di Bari, delle Calabrie, di Basilicata, di Salerno.

Anno 874. » I saraceni distrussero e saccheggiarono » il santuario di S. Maria di Leuca [1].

* Vedi: *Cap. I, pag.* 13 *e seg.* — *Cap. V, pag.* 46.

1 Croniche del Santuario.

Lupo Protospata pretende che le prime invasioni de' saraceni in Italia seguirono l'anno 876. Ecco le sue parole: *anno* 916, *explentur* 40 *anni ex quo Agareni introierunt in Italiam.*

*

Anno 924. *Capta est Uria a Saracenis mense julii et interfecerunt cunctas mulières reliquos vero deduxerunt in Africam cunctos venundantes* [1].

—— 924. *Saraceni intraverunt in Apuliam et fecerunt magnam stragem: cœperunt Uriam, Lecium, Nardeum et Brundecum et alia loca, multos captivos duxerunt in Calavriam et alios in Aphricam miserunt* [2].

—— 927. *Fuit excidium Tarenti patratum et perempti sunt omnes viriliter pugnando, reliqui vero deportati sunt in Africam. Id factum est mense augusti in festivitate Sanctae Mariae* [3].

—— 927. *Saklabius cum suo exercitu excursionem fecit in Apuliam obsedit Tarentum cœpit eum cum magna occisione hominum et devastavit loca circumcirca* [4].

—— 928. *Appuli venerunt ad arma cum Saracenis prope Uriam, et vicerunt eos; et liberarunt omnia loca ab eis capta* [5].

—— 972. *Pugnavit Asto filius Transamundi Marchisii cum 14 millia Saracenorum; dux eorum di-*

1 Lupo Protospata.

2 Chronicon *Saracenico-calabrum.*

3 Lupo Protospata.

4 Chronicon *Saracenico-calabrum.*

5 Ibidem.

cebatur Bucobolus: et Otho in subsidium misit sex millia suos, prosequens Agarenos Tarentum usque [1].

Anno 977. *Incenderunt Agareni civitatem Uriae, et cunctum vulgus in Siciliam deduxerunt* [2].

—— 991. *Fecit bellum Asto Comes cum Saracenis in Tarento, et ibi cecidit ille cum multis Barensibus* [3].

—— 1031. *Mense junii comprachenderunt Saraceni Cassianum in terra Hydruntina, et tertio die mensis julii fecit prœlium Potho cum Saracenis, et ceciderunt Graeci* [4].

—— 1047. » Fu preso il castello de Scira dalli Sa-
» raceni nel mese di ottobre, e nel mese di decembre
» posero a sacco Lecce [5].

—— 1178. *In hoc anno multitudo Saracenorum in partibus Tarentum ab habitatoribus*. . . . . [6].
(Quantunque il resto manchi, la invasione è sicura.)

—— 1480. » I turchi dopo un assedio di 15 giorni
» presero Otranto, e vi commisero le più grandi crudel-

1 Lupo Protospata.

2 Id.

3 Id.

4 Id.

5 Croniche d'Aniello Pacca-Tasselli.

6 Chronicon *Cavense*.

» tà, fino a fare in pezzi 500 prigionieri scampati alla
» prima strage [1].

» Nell'anno stesso, 400 cavalli sbarcarono alla mari-
» na di S. Cataldo, e corsero per Trepuzzo, Squin-
» zano, Campi, S. Pancrazio [2].

» Nella occasione della presa d'Otranto i turchi sac-
» cheggiarono Scorrano, Castro, Tricase, Poggiardo,
» Sternazia, Soleto, S. Pietro in Galatina, Rocca, e
» casali infiniti; ed i poveri abitanti si rifugiarono in
» Lecce ed in Taranto [3].

Anno 1492. » Per frenare le scorrerie dei turchi, furo-
» no armate 60 navi e 40 galere per difendere il porto
» di Brindisi; e l'esercito di terra per difesa delle coste,
» fu comandato dal duca di Calabria [4].

—— 1511. » Una galera di turchi venne alle marine,
» e fece gran danno, e prese molti prigioni [5].

» Nello stesso anno un corsaro dei turchi con due bar-
» che, una galera, e cinque fuste approdò in S. Cataldo;
» prese la torre per forza, ammazzò tutti quelli ch'era-
» no dentro; più mise fuoco ai magazzini [6].

1 Antonello Epiger, cronache.
2 Ibid.
3 Ibid.
4 Ibid.
5 Ibid.
6 Ibid.

Anno 1536. » Una parte della flotta de' turchi ar-
» rivata a Castro, città posta nel capo di Otranto, la
» saccheggiò, menandone prigionieri gli abitatori, men-
» tre Barbarossa col resto della flotta di settanta galee
» approdato alla spiaggia di Otranto pose a terra la
» truppa per investir la città. Ma Scipione di Somma
» governatore della provincia, correndo colla sua gente
» alla difesa di quella città, lo tenne lontano con fre-
» quenti attacchi, sino a che gli pervenne un forte aiu-
» to dal vice-re, il quale per essere più vicino al soc-
» corso si era avanzato con tutto l'esercito a Taranto.
» Vedendo i turchi difeso il regno da molta truppa, e
» che Doria colle sue galee avea abbattuta una divisio-
» ne della loro flotta, si ritirarono dall'impresa, e So-
» limano tornato a Costantinopoli, liberò dalla schiavitù
» gli abitanti di Castro [1].

—— 1537. » Solimano re de' turchi essendo in guer-
» ra con Carlo V, nel 1537 manda un suo Bassà per
» nome Lustembai, e prende Castro ove era conte Mer-
» curino Gattinara, e per mezzo di Ariadeno corsaro oc-
» cupò Ugento lo stesso anno nei 4 agosto, donde scor-
» sero i turchi ad infestare il paese fino al monastero di
» Racale. Dugento cavalli turchi avevano assediato il ca-

1 Vivenzio. Dell'istoria del Regno di Napoli. Tom. II., lib. 13, p. 280, Nap. 1816.

» stello di Tricase, e stavano in punto di pigliarlo, se
» Spirreto Maramonte con una imboscata non gli avesse
» pigliati [1].

Anno 1547. » Le galere di Algieri presero Sava, e
» saccheggiarono il Santuario [2].

—— 1624. » Le galere algerine . . . . . .
» posero fuoco al tempio, lo profanarono, e rovinaro-
» no Castrignano [3].

—— 1689. » Le caravelle turche profanarono il sa-
» cro tempio. »

Ma eran sì frequenti queste correrie nel nostro regno, che gli stessi pirati cristiani da lontane parti venivano a saccheggiarci, e non solo la forza impiegavano, ma le astuzie degne di Ulisse e di Annibale. È rapportato nella *cronica* di Antonio Feltrio [4], che ai tempi di re Roberto » un corsale *Almoavero* [5] avea tre fuste, e
» sentendo, che a S. Maria de' Tremiti nge erano ar-

1 Tasselli, croniche del Santuario di santa Maria di Leuca.

2 Ibid.

3 Ibid.

4 Nella *raccolta di croniche nap.*, vol. I., pag. 297.

5 Gli *almoaveri* erano uomini nati nelle estreme parti di Spagna assuefatti a guerreggiare con i Mori più colla destrezza, e con pazienza incredibile di fame e sete, che colle armi; perchè andavano male armati, e la guerra la facevano più con la velocità e la pazienza stancando i nemici, che con la forza. Costanzo, lib. II.

» gento assai e calici, e croci, e vestimenti di seta;
» pensò di rubarla, et una notte andò a detta Eccle-
» sia, e dedele la battaglia; e per li frati assai, che
» nge erano non potte fare cos' alcuna; e la mattina
» seguente donò un altro assalto, e meno ottenne; on-
» de vedendose desperato, pensò ingannarli, e partiosi
» e dilongossi dall' Isola; le fuste non si potevano vede-
» re; et in quella notte fece fare uno tavuto con al-
» cuni spiracoli, e cò lo coperchio, che si potea leva-
» re, e fecesi ponere dentro del tavuto dieci spate nu-
» de, et ordinò a li compagni, che dovessero andare
» a S. Maria, e dieci delli compagni scendessero sen-
» za arme, e dovessero dire a li frati, che lo patro-
» ne de la fusta era morto; e che havea lassato alla
» detta Ecclesia docati 300 veneziani; e mostratogli a li
» frati. Li detti frati dolenti vedendo li dinari; vedendo
» lo tavuto; vedendo li detti huomini, che lo portavano,
» ch' erano senza arme, fecero intrare il tavuto con li
» huomini dentro la Ecclesia, e volendo li frati incomen-
» sare a dire l' officio di *requiem æternam*, subito git-
» tato lo coperchio in terra li huomini pigliaro le spa-
» te, et ammazzaro tutti li frati, et arrobbaro la det-
» ta Ecclesia; e stette abbandonata per anni trenta.

II. *

Dei principali ponti della Sicilia citeriore costrutti prima del 1809, nel quale anno fu tra noi istituita la direzione generale dei ponti e delle strade [1].

Strada di Calabria.

Un viaggiatore che voglia visitare le Calabrie, seguendo l'itinerario disegnato da Giuseppe Galanti nella sua *geografia* [2], all'uscir da Napoli vedrà il grandioso

* Vedi: *Cap. VII*, *pag.* 80.

1 Questo ccono oon è superfluo ed ozioso, come pare; nè è qui posto a pompa di vana erudizione, essendo uoa semplice compilazione oella quale abbiamo letteralmeote citate le parole di diversi autori: ma diverrà importante per due considerazioni: 1. chiunque è caldo di patrio amore vi troverà nn documento della nostra aotica civiltà, giacchè siamo napolitani innanzi tutto: 2. darà pruova, che anche prima del 1809 potevan farsi opere magnifiche e solide tra di noi.

2 Lib. 4, cap. 4, pag. 113.

ponte detto della *Maddalena*. Poco discosto da esso vi era l' antico ponte detto *Guizzardo* [1], che si vuole rovinato da una straordinaria alluvione avvenuta nel 1555. Il Giustiniani così ne parla nella sua opera *sui fiumi del regno di Napoli* [2]. » È da considerarsi il magnifico ponte che è sul Sebeto, edificato dal vice-re » D. Bernardino di Mendozza nel 1555. L'opera è gran» diosa ».

Proseguendo il cammino, dopo Pompei, s' incontra il fiume Sarno. Questo fiume ha vari ponti, cioè quello detto di *S. Pietro* che è sulla regia strada, il ponte d' *Orso*, il ponte *Persico*, ed il ponte *Bottaro* [3].

Si ferma il viaggiatore a Salerno, e quindi proseguendo il suo cammino verso Basilicata passa il ponte di *Cagnano* [4], poi il ponte sul fiumicello *Battipaglia*, ed appresso Eboli passerà il ponte del *Sele* [5]. Questo supera in magnificenza tutti i precedenti. Esso fu fabbricato dai romani, o per dir meglio, in tempo della romana grandezza. Nell' anno 1500 fu rotto in occasione della guerra tra gli aragonesi ed i francesi; dopo set-

1 Carletti. Topografia della città di Napoli, pag. 341.

2 Tomo 3., pag. 157.

3 Giustiniani tom. 3., pag. 136, de' fiumi.

4 Ibid. tom. 1., pag. 212.

5 Galanti loc. cit., pag. 114.

te anni fu restaurato, e posteriormente è stato migliorato [1].

Lasciando la strada regia e sulla sinistra salendo il corso del fiume, si veggono due altri ponti, uno detto dell' *Oliveto*, e l' altro chiamato di *Contursi*, il quale è veramente bello, e *di opera diligentissima* [2]. Più sopra s' incontra il fiume *Botta* o *Botte*, nominato *Bianco* da' paesani, il quale si unisce al Tanagro, e quindi al Sele. Su di questo fiume Bianco *vedesi ancora bello ed intero un superbo ponte, opera romana, o per propriamente parlare, de' suoi antichi cittadini, poichè l' iscrizione che sotto un arco di esso è posta ce ne fa sicurissimi* [3]. Nel luogo chiamato Piatano vi è la base di un ponte diruto, detto *Ponte-rotto* [4].

Volgendosi a diritta del Sele, verso Pesto, s' incontra il fiume Calore sul quale esiste *un ponte di molta antichità, dell' altezza di 110 palmi, e di gran larghezza, ben piantato tra due rupi. La fabbrica è laterizia, consegnata alla perpetuità. Alcuni credo-*

1 Antonino. Lucania part. 2. disc. 1. pag. 176.

2 Ibid. disc. 2. pag. 194.

3 Ibid. part. 2. disc. 2. pag. 195. Giustiniani, de' fiumi, tom. 1, pag. 14.

4 Giustiniani tom. 3. pag. 63.

no che sia opera pestana, e l'opinione non è da condannarsi [1].

Proseguendo il cammino per la regia strada incontrasi un piccolo ponte sul Tanagro o Negro, ed appresso vedesi il ponte di *Campestrino*. Esso è magnifico, dimostra il genio dell'architetto, ed a simiglianza dei ponti della Valle, ha archi sopra archi [2]. Sotto il vallo di Diano, ma fuori la regia strada, vi è un altro ponte sopra il Tanagro di non molta considerazione [3].

Qui dobbiamo fermarci, perchè la strada regia delle Calabrie è nuova, e noi guardiamo l' epoca precedente il 1809. Intanto accenniamo che prima di quest'epoca il *procaccio* passava varî ponti, come a dire, quello sul fiume Calda, quello sul Cafaro all'ingresso di Lauria, l'altro sul Scrico, quello detto di Coscile [4], di Esaro, del Savuto, e finalmente quello del Petrace [5]. Altri ponti poi esistono fuori strada in Basilicata: quello sul-

1 Giustiniani tom. 1. pag. 91, de' fiumi.

2 Di questo ponte nessun geografo può parlare, perchè di recente costruzione, e fatto dopo che Galanti scrisse la sua *geografia*. Il Giustiniani nemmen ne parla, perchè pel disotto non vi passa fiume ma vi è una piccola vallata.

3 Gatta. Lucania illustrata, annot. 3.

4 Giustiniani tom. 1. pag. 165, de' fiumi.

5 Galanti pag. 114 e 115.

l'Acri sotto Spinoso è bello e magnifico; il fiume Targine ha ponte; lo ebbe ancora Squillaci [1].

STRADA DI PUGLIA.

Per giungere dalla capitale in Avellino si passa il ponte della *Schiava*, e dopo Avellino il ponte *S. Vito* sul fiume Sabato [2]. Su questo fiume passava la via Appia per un ponte, ora rotto, e vi esistevano ancora il ponte *Valentino* ed il ponte *Leproso* [3]. Appresso viene il ponte sul fiume Calore: *Su questo fiume furono costrutti diversi ponti non tutti oggi esistenti. Per la via che mena ad Apice era un ponte detto* Appio, *e ne appariscono gli avanzi: la stessa via passava ad Eclano. Presso Montella evvi il ponte appellato de'* Folloni. *Tra Cassano e Nusco avvene altro che lo dicono* Romito*; indi tra Castelvetere e Paterno si veggono le vestigia del ponte* S. Andrea*; e più sotto quello del* Cossano *di molta magnificenza e di antichità, di fabbrica laterizia con arco di corda palmi 100, ed alla distanza di*

1 GIUSTINIANI tom. 3. pag. 178 e 185, de' fiumi. L'ultimo di questi fu rotto da un'alluvione nel 1628.

2 GALANTI loc. cit. pag. 110. GIUSTINIANI tom. 3 pag. 119.

3 PRATILLI, Via Appia lib. 4 cap. 3. pag. 452.

due miglia l' altro di S. Anna, *sebbene il fiume più non vi passi, essendone alquanto deviato. Prossimo a Benevento evvi quello detto di* S. Onofrio, *rifatto dal Pontefice Pio VI; e così ancora si vede quello che si chiama ponte* Valentino *a non molta distanza* [1]. *Ai tempi del vice-re Pennaranda fu intrapresa la costruzione di altro ponte su di questo fiume, ma l' opera rimase imperfetta. Nel 1806 vi fu fatto di legno; l' opera però non fu bene eseguita. Nel 1813 si progettò aggiungersi un altro pilastro a quelli fatti dal suddetto vice-re, affinchè i legni avessero fatigato più a corto; ma in settembre dello stesso anno un' alluvione lo portò via. Nel 1814 avvenne lo stesso* ec. [2].

Appresso il luogo detto ponte delle *Fiumarelle* [3] si giunge ad Ariano. Si passa il fiume Cervaro per sopra il ponte di *Bovino* [4]. Più in là si tragitta la Carapella per ponte [5]. Colui che voglia discostarsi un poco al di sopra,

1 Presso a questo ponte si vuole sotterrato l' infelice Manfredi.

2 Giustiniani tom. 1. pag. 89 e 90.

3 Galanti loc. cit.

4 Id. loc. cit. pag. 110. Giustiniani tom. 1. pag. 132. Si osservi che sul fiumicello tra Avellino ed Atripalda si passa anche il ponte detto *Puntarola*. Giustiniani tom. 1. pag. 117, de' fiumi.

5 Galanti loc. cit. pag. 111. Giustiniani tom. 1. pag. 126.

troverà il fiume Calagio, sul quale passava la via Appia mercè un magnifico ponte oggi diruto e che chiamasi *Ponte di Candela* [1].

Sul ramo della strada che porta da Foggia a Manfredonia vi è il fiume Candelaro, il quale si perde nel Lago Salso. La strada regia traversa su di un ponte il detto fiume Candelaro. Vi è poi un altro ponte sulla strada che da Sansevero conduce alla valle di Stignano, chiamato *Ponte di Brancia* [2]. Sulla strada da Sansevero a Foggia egualmente si passa il fiume Celone sopra un ponte [3]. Si giunge alla Cirignola; quindi si passa l'Ofanto per sopra un ponte 4. Federico II, fabbricò il ponte sull'Ofanto presso Barletta, come scrive Pietro delle Vigne [5]. Su questo fiume si veggono quattro ponti, e si vogliono antichi: uno dicesi *Ponte di Canosa*, pel quale passava la via Traiana, ossia Egnazia [6]; un altro appellasi di *S. Venere*, per cui passava la via Ap-

1 Pratilli. Via Appia lib. 4, cap. 10, pag. 508. Giustiniani tom. 1. pag. 83, de' fiumi.

2 Giustiniani tom. 1., pag. 99.

3 Ibid. tom. 1., pag. 130.

4 Galanti loc. cit., pag. 111.

5 Lib. 5 epist. 6 e 7 — Pratilli. Via Appia, lib. 2., cap. 12, pag. 258.

6 Pratilli lib. 4, cap. 12, pag. 514.

pia [1]; il terzo detto di *Perdiloglio* sotto Carbonara; ed il qnarto detto di *Barletta*, che è qnello fatto da Federico [2].

Altri ponti si osservano sulla strada di questa provincia, e sono: qnello fabbricato snl rivo *Arasciano* [3]; l'altro per passare il fiume *Salsola* [4] sulla strada da Sansevero a Foggia; l'altro sulla stessa strada sul fiume *Triolo* [5]; e l'altro sul fiume *Volgano* [6]. In Bisceglia terminava la strada consolare nel secolo scorso [7]; e quindi ancor noi terminiamo di parlare della strada di Puglia.

Strada di Benevento.

Percorrendo questo tenue corso di strada s'incontrano tre piccoli fiumi e tre ponti, cioè, ponte *Tufara*, ponte *Tressanti*, e ponte *Apellosa* [8].

1 Pratilli lib. 4, cap. 5, pag. 469. Questo poote per causa di guerre è stato più volte rovioato e rifatto.

2 Giustiniani tom. 3, pag. 48. Costui scrive che per mancanza di documenti non può fissarsi l'epoca della loro costruzione; ma con un poco di accuratezza avrebbe conosciuto quando furono fatti e qoello presso Barletta e quello di Canosa.

3 Ibid. pag. 113.

4 Ibid. pag. 125.

5 Ibid. pag. 199.

6 Ibid. pag. 234.

7 Galanti loc. cit.

8 Id. lib. 4, cap. 4, pag. 109.

Nel contado di Molise, vi è sul fiume *Tammaro* un gran ponte [1].

Non parleremo dei magnifici ponti di Benevento, perchè opera dei pontefici. Prima di tal dominazione Benevento fece successivamente parte del Sannio, della Puglia, della Campania.

Strada di Roma.

L' antica strada per andare in Roma passava per Pozzuoli e Linterno; ma quivi oggi sono pessimi luoghi paludosi. Il viaggio si fa per la via di Capna, tragittando il Volturno. Domiziano fece un ponte su questo fiume [2]. *Sono celebri i ponti che furono edificati su questo fiume. Non sapremmo però se tutti fossero venuti a notizia dei nostri storici. Fu celebre quello di Casilino, prossimo alla sua foce, come ricavasi dagli*

1 Tra Fragneto l'Abate, e S. Marco de' Cavoti. Giustiniani tom. 3. pag. 181.

2 Il solo Colennuccio attesta che Federico vi avesse costrutto un ponte; ma sembra piuttosto che Federico lo abbia restaurato solamente. Il detto ponte ricorda il fatto dell'eroina Caterina delle Vigne, la quale per sottrarsi dalle mani della soldatesca di Valentino Borgia, si precipitò nel fiume. Pratilli lib. 2, cap. 12, pag. 259. — Giustiniani, tom. 3, pag. 242. — Bergerio, *De publicis viis*, lib. 2 sect. 27, n. 4.

antichi scrittori....... V'e ne fu un altro tra Capua e Trifisco, che oggi dicesi Ponte-rotto. *Carlo Borbone ne fece edificare un altro per la caccia di Torcino, detto* Ponte-reale, *e l'altro è nella città di Capua, veramente grandioso, e costrutto secondo le buone regole dell'arte* [1].

Proseguendo il viaggio si arriva al Garigliano, sul quale passava la via Appia sopra *nobil ponte* [2]. Il nostro Liri, che secondo Giustiniani [3] doveva passare per sotto Sessa-Aurunca, dove ancora oggi fluisce dell'acqua, *ha un magnifico ponte, intatto, chiamato Ponte-ronaco. Esso ha ventuno arco, e non già 24, come dice il Pratilli pag. 164. La lunghezza dal primo arco sino all'ultimo è di 650 palmi, oltre di 110 altri palmi di tenuta, o sia catasto ne' suoi estremi. La larghezza poi è di soli palmi 21. La fabbrica è tutta vestita di mattoni, ognuno di palmi due e quarto di lunghezza. I pilastri sono di fabbrica reticolata, val quanto dire non gran tempo introdotti prima di Augusto, ed i loro pedamenti veggonsi già di fabbrica a getto eseguita nelle casse, per cui non può dubitarsi di essere stata l'opera eseguita in tempo che vi passava il fiume.*

1 Giustiniani tom. 3., pag. 247.

2 Pratilli lib. 2, cap. 6, pag. 158.

3 Tom. 2 pag. 13, de' fiumi.

Il ponte è grandioso [1] ... Un tal fiume ebbe diversi ponti. A poca distanza, dove si scarica la Solfatara, si veggono le rovine di un antico ponte, ed eravi pure un villaggio denominato *Ponte-campolato*, oggi *Santeleuterio*. In Ciprano si vede il ponte rifatto da Adriano [2], e poi da Paolo V e da Pio VI; ma ora vi è la scafa [3]. Sotto Traietto vi fu altro ponte detto *Tirezio* [4], e tuttavia se ne veggono le rovine. Nel 1636 vi fu posta la scafa, quando Anna Carafa, principessa di Stigliano e padrona del contado di Traietto, sposò il vice-re duca di Medina las-Torres [5].

Altri ponti esistono in Terra di Lavoro, e questi sono il *ponte Cardito* sull' Isclero, e il *ponte Schito* sulla regia strada. Passando tra Luzzano e Pastorano vi sono i così detti *Tre-Ponti* [6]. Altro ve n'è sul *Clanio* [7]; altro ve n'era sul *Savone*, pel quale passava la via Appia, detto *Ponte-campano*, tra Teano e Carinola [8]. Fi-

1 Giustiniani tom. 2 pag. 13 e 14.

2 Grutero ne riporta l'iscrizione, pag. 161.

3 Giustiniani loc. cit.

4 Di questo parla Cicerone ad Attico lib. 16, epist. 7.

5 Giustiniani tom. 9. pag. 221, de' fiumi.

6 Ibid. tom. 2. pag. 68.

7 Ibid. tom. 1. pag. 136. Pratilli lib. 2., cap. 7., pag. 185.

8 Giustiniani tom. 3., pag. 145, de' fiumi. Pratilli, lib. 2., cap. 7., pag. 177.

nalmente ammirabili sono i ponti *della Valle* pe' quali si portano le acqne alla reggia di Caserta.

STRADA DI ABRUZZO.

Colui che voglia andare in Abruzzo passerà da Capna a Sesto, ed ivi il ponte sul fiume di *Sesto*. Ripasserà il Volturno in iscafa, e poi il ponte sulla *Lorda*. Dopo Isernia varî altri ponti si passano, cioè, il ponte sul fiume *S. Leonardo*, il ponte *Miranda*, il ponte sul fiume *Vandra*, il ponte *Reginoso*. Appresso Rionero si passa il ponte *S. Domenico* sul fiume *Zitola*, il ponte sul fiume *Sangro* [1], altro ponte a sei archi sopra una valle, il ponte di *Rocca-cinque-miglia*, e poi il ponte sul fiume *Rasoli* [2]. Si giunge a Chieti, e quindi si passa il fiume Pescara sul ponte [3]. Ivi passava l'antica strada Valeria, e grande era il commercio per questo fiume [4]. Strabone nel V. lib. della sua *geografia* ne

1 Nel tenimento di Fossaceca si osservano gli avanzi del ponte costrutto da Traiano. GIUSTINIANI tom. 3. pag. 127, de' fiumi. Il Muratori riporta l'iscrizione rinvenutavi.

2 GALANTI loc. cit., pag. 105. Fin qui giungeva la regia strada ai tempi di Galanti.

3 Ibid. pag. 106.

4 Ruggiero fece riattarvi il porto. ANTINORI, tom. 2., pag. 68.

parla; e Cesare nel primo libro *De bello civili* accenna che Domizio tentò di rompere questo ponte, onde impedirgli il passaggio.

Altro ponte esiste sul fiumicello *Giovenco* per passare tra Sanbastiano e Piscina [1]; *altro antico sul Fortore, ma da parecchi anni a questa parte altro nuovo se n'è costrutto* [2].

Tra i ponti del regno di costruzione anteriore al 1809, ricordati con lode dal sig. commendatore Afan de Rivera nel suo pregevolissimo rapporto generale sulla situazione delle strade (Napoli 1827) si numerano principalmente i seguenti:

Ponte sul Volturno a Capua, parte 1.ª pag. 19.

Ponte a fabbrica sotto Monteroduni di 21 arco sul Volturno nella strada degli Abruzzi, parte 1.ª pag. 25.

Ponte sul fiume Sangro, uscendo da Castel-di-Sangro, pag. 26.

Ponti a fabbrica sui regi *lagni* nella strada di Caserta, pag. 35.

1 Giustiniani tom. 2., pag. 19, de' fiumi.

2 Ibid. tom. 1. pag. 223.

III.

Tariffa del passo di Civita-ducale al confine del regno[1].

Civita-ducale — 1590 » Si ordina agli esattori del » detto passo l'osservanza della limitazione e decreto » de' 18 settembre 1571 di Annibal Molis, e la esazione » si faccia come la tassa antica, et in loco tantum, et » proprio nella porta di essa Terra B — Per salma di » Croci, seu Zaffarana gr. 5; et se non fosse integra » per rata, et non si esiga a ragione di libbra — Per » salma grossa di coyre, et amendole gr. 2, et se non » fosse integra per rata — Per salma piccola di coyre » gr. 1, et se non fosse integra per rata — Per salma » cose aromatiche seu di spetiaria gr. 4; se non fosse in- » tegra per rata — Per salma piccola di dette cose gr. 2, » et se non fosse integra per rata — Per salma di amen- » dole gr. 1, et se non fosse integra per rata — Per salma » di panni coloriti gr. 3, et se non fosse integra per rata —

[1] Dal secondo Indice *de partium* della regia *camera*.

» Per salma di panni castagni gr. $1\frac{1}{2}$; et se non fosse
» integra pro rata — Per salma di lana, bombace, sta-
» gno lavorato, rame seu bronzo de metallo, di coltre,
» schiavine, coyre pelose, pelle pelose, e di pelle con-
» cie gr. 2, et se non fosse integra per rata — Per sal-
» ma di paliotti gr. 2, et se non fosse integra per rata —
» Per salma di funicelli di seta gr. 3, et se non fosse
» integra per rata, et non si esige a ragione di libbra —
» Per salma di panni di gran valore colorati gr. $3\frac{1}{2}$ —
» Per salma di panni di minore prezzo delli sudetti gr. 2,
» et se non fosse integra per rata — Per salma piccola
» di guarnelli gr. 2; et se non fosse integra per rata —
» Per salma di cappelli di terzio pelo, seu di velluto,
» raso, et armesino gr. 4, et se non fosse integra per
» rata — Per salma di merce gr. 2 — Per salma di gra-
» no, speltra, come farina et altre vettovaglie gr. $1\frac{1}{2}$; et
» se non fosse integra per rata — Per salma di taratu-
» foli gr. 1 — Per salma di mele gr. 2, et se non fosse
» integra per rata — Per salma di libri, se non fossero
» di dottori, o scolari gr. 2, e se fossero di dottori o sco-
» lari non si paga — Per ciascun cavallo o polletro, che
» si porta a vendere di poco valore gr. 1; di gran va-
» lore che si porta a vendere gr. 2 — Per ciascun asino,
» o mulo, e giumenta che si portano a vendere gr. 1 —
» Per ciascun bove montanaro atto ad arare gr. 2 — Per

» qualsivoglia bacca gr. $\frac{1}{2}$ — Per qualsivoglia bove, seu » gammerone gr. $\frac{1}{2}$ — Per qualsivoglia salma di panni » vecchi montanari, et altre cose gr. 1; et se non fosse » integra per rata — Per qualsivoglia centenaro di castrati » e porci gr. 15, et se fossero più o meno, a detta ragio- » ne — Per centenaro di pecore, capre, et agnelli grana » 10; se più o meno, a detta ragione — Per salma di ru- » bia, et guado gr. $1\frac{1}{2}$ et se non fosse integra per ra- » ta — Per collate, accette, seche, cotelli grossi atti a » macellare, quali si asportano in collo non si paga nien- » te, nè per le cose per uso proprio, famiglia, privi- » legi, consuetudine, et altro, la quale limitazione con » altro decreto de' 10 ottobre 1576 fu riformata, che sia » lecito a detta università esigere detto passo giusta la » detta limitazione in tre lochi B. — In detta terra, in » pede la grotta, et in cima lo monte vicino Contalice, » giusta detta limitazione fatta in detto anno 1571. »

Tariffa del passo di Civita-reale ai confini del regno [1].

Civita-reale — Anno 1591 » Il castellano del castello » di detta terra non tiene provvisione, ma solo esige il

1 Dalla scrittura nel grande archivio intitolata: *diversi offici*, e *benefizi regi* — anni 1591 a 1593.

» passo in detto castello, quale compete a detto castello, » qual' esazione tiene affittata per duc. 110 l' anno, et de » più have tre agnelli, et due castrati per li pascoli in » detto territorio, et esige per detto pascolo . . . . . » Per ogni soma di mortelle gr. $2\frac{1}{2}$ — Per soma di vino » gr. $2\frac{1}{2}$ — Per soma di panni gr. $7\frac{1}{4}$ — Per panni di » prezzo per una soma gr. 10 — Per ogni centenaro » di castrati gr. $12\frac{1}{2}$ — Per ogni cento agnelli gr. 10, » et anco per ogni 100 pecore, et per le altre robe se » remette alla pannetta. Esige de più detto castellano: per » ogni masseria di bestiame che passa dal detto passo del » castello paga al castellano un agnello per massaria di » pecore, et uno castrato per ogni massaria di castrati, » quale deritto è ab extra da detto affitto.

Vi è copia autentica della esazione di detto passo, ed è del tenor seguente: » *Camerarius et quatuor Regiæ* » *Terræ Civitæ Realis* etc. etc. *Universis et singulis* » *tam præsentibus quam futuris salutem.* Havendose » da procedere per noi allo stabilimento de' passaggie- » ri in lo passo della nostra Terra di Civita Reale per » l'anni d'avvenire, et acciò sappiano quali habbiano » da esigere per ciascuna cosa, che occorrerà passare, » et acciò che li passaggieri non sieno defraudati, have- » mo fatta l' infrascritta annotazione et tabula de cosa » per cosa distintamente, et secundo l' infrascritta tabula

» si habbia da esigere et non più, sotto pena di uno
» scudo per ciascuna volta da pagarso da qualunque
» persona controfarrà all'infrascritta annotazione. »

» In Primis:

» Per ciascuna soma di panni fiorentini once	5
» Per soma di panni colorati	4
» Per idem di panni castagni	3
» Per pezzo di panno largo quattrini	8
» Per altri pezzi di panni strenni quat.	5
» Per pezza di panno largo scapezzato quat.	2
» Per canna di panno strenno scapezzato quat.	1
» Per soma di panni di tela once	2
» Per canna di panno di tela scapezzato quat.	1
» Per soma di guarnelle e bambacc filate tentc onco	3
» Per soma di paleotti once	3
» Idem di lana colorata e bianca	3
» Idem di fune lino e canape	$3\frac{1}{2}$
» Idem di lana carsagna	3
» Idem di cimino c carnicchio	2
» Per soma di ferro, piombo, ed altro metallo once	$1\frac{1}{2}$
» Per soma di rascia e cenere idem	1
» Per soma di scotano idem	1
» Per soma di sale idem	1
» Per centenaro di sale a scapizzo quat.	4
» Per soma d'oglio once	2

» Per soma di coriame e sale conce once	3
» Idem di coyre e pelle non conce idem	$2\frac{1}{2}$
» Per pezzo di groppe portato in collo quat.	4
» Per soma di carne salata, pesce e cacio once	$2\frac{1}{2}$
» Per soma di seta mezzana once	15
» Per idem di zafferano idem	15
» Per sagino di zaffrone idem	2
» Per libra di zaffrone quat.	2
» Per soma di panni colorati cosciti once	6
» Idem di vino e grano idem	1
» Idem di merciaria idem	4
» Idem di casse e forzieri idem	4
» Per soma di lino idem	2
» di spetiaria idem	5
» di cera idem	4
» di mele idem	$1\frac{1}{2}$
» di vetro idem	2
» di guari e cannavacci grossi idem	$1\frac{1}{2}$
» di frutti idem	1
» di circhi e di butti idem	1
» di libri idem	15
» Per ciascun pezzo di libro di legge idem	$\frac{1}{2}$
» Per ciascun altra soma di libri idem	3
» Per ciascun fascicolo di detti libri idem	1

» Per soma di salnitro, uva passa, chiuchiepe e
» carta once 2

» Per soma de vasa de legno, o de terra, de ri-
» so, cepolle, agli e porri idem 2

» Per soma di scardazzi idem 3

» Per libbra di seta fina quat. 2

» Per soma di follicilli once 6

» Idem di nocelle, robbia, e guado once 1

» Idem di anguille, tonnina, e taratufoli once 2

» Per ciascun bove, o bacca once 1 $\frac{1}{2}$

» Per ciascun bove, o bacca armenteni di 15 in
» sopra quat. 8

» Per ciascuna jummenta once 2

» Per ciascun centenaro di castrati once 5

» Per centenaro di pecore e capre once 4

» Per ciascuna pecora, capra, agnelli, castrati da
» quaranta in sotto un quat. l'una quat. 1

» Per ciascun porco grosso quat. 3

» Per porcello quat. 2

» Per ciascun polletro de prezzo de'30 ducati once 6

» Per ciascun cavallo coperto, o non coperto com-
» prato alla fiera, o menato alla fiera per vendere once 3

» Per ciascuna bestia imbastata, che andasse alla
» fiera di S. Angelo, o altre ferie, se si vende paga,
» se non si vende non paga niente once 2

» Per ciascun Judeo passante once 3

» Per ciascun asino, o asina coperto o no oncia 1

» Per ciascuna meretrice once 2

» Per Bariscia once 4

» *Extracta ex suo proprio libro originali existente*
» *penes etc.* »

IV.

GIUNTA DI DIREZIONE DELLE STRADE

Sunto di un progetto *e di una* misura *per la strada degli Abruzzi.*

La relazione è stata data dall'ingegnere cavalier Pigonati nel dì 14 giugno 1783. Egli notava i prezzi dei principali elementi di lavoro nel modo seguente:

tagliamenti di pietra viva, car. 40 la canna cuba;

tagliamenti di brecciale, car. 15 idem;

tagliamenti di terra, creta, argilla ec. car. 10 idem;

tagliamenti da eseguirsi alla distanza di canne 60 dalla strada per li riempimenti occorrevoli lungo la strada medesima, car. 10 idem;

strada della larghezza di pal. 18, car. 16 per ogni canna di lunghezza; essendo il miglio di 875 canne, la strada con banchini e fossi laterali importa ducati 1,400 a miglio, indipendentemente dal prezzo de' tagliamenti, di cui si è fatta menzione;

fabbrica lungo la strada, carlini 12 la canna;

cavamenti per le fondamenta, eziandio sino alla profondità di pal. 30, carl. 18 la canna cuba;

intagli di pilastri di ponti ed archi, gr. 12 il palmo quadrato;

intagli levigati, gr. 18 il palmo quadrato;

forme sopra legname, duc. 2 la canna quadrata;

magisteri degli archi, carl. 4 la canna reale di palmi 128 cubi.

La Giunta di direzione delle strade con rapporto del 6 dicembre 1785 fu di parere di potersi approvare la relazione del cavaliere Pigonati con alquante modificazioni; per lo che conchiudeva in proposito dell' approssimativo importare de' progettati lavori, quanto segue:

» Il cavaliere Pigonati fa ascenderne l' insieme a du-
» cati 74,000, contando l' estensione da Castel di San-
» gro a Sulmona di circa miglia *venti*, ma si protesta
» non poter egli essere risponsabile dell' approssiman-
» te esattezza di un calcolo che richiederebbe notizie
» ed esperimenti lunghissimi per rettificarsi — Nello
» spazio di due anni e mezzo decorsi dalla formazione
» della di lui perizia avrebbe forse potuto egli ammani-
» re qualche materiale per facilitarlo; il che non aven-
» do fatto, noi crediamo di poter con maggior fonda-
» mento di lui esimerci dalla risponsabilità di esattezza

» in mezzo alle complicate dipendenze della nostra com-
» messione, alla distanza de' luoghi, ed al corto tempo
» in cui ci vien permesso di trattenervisi — Pure re-
» golandoci colla somiglianza delle circostanze e colla
» sperienza di quello che finora si è speso per opere di
» non dissimile natura, anche nella provincia medesima,
» crediamo che l'intero importo della strada descritta,
» non comprendendovi per ora il piano di *cinque miglia*
» e la pianura di Sulmona, e per ciò della estensione di
» circa *undici* miglia colle fabbriche de' ponti ed altro,
» non possa oltrepassare la somma di duc. 60,000. »

Con dispaccio del 6 gennaio 1786, S. M. approvava le proposizioni della Giunta.

Lo stesso ingegnere cav. Pigonati nel 1789 compilava le *misure* de' lavori eseguiti per la costruzione di sole sette miglia della enunciata strada, ch'è quanto a dire da Castel di Sangro sino alla taverna del piano di *cinque miglia*.

I prezzi segnati nell'apposita relazione sono i seguenti:

1.° miglio, compresa la costruzione del ponte a sei archi detto *fontanella* e del primo ponte sul fiume Rasulo . . . . D. 14,463. 60

2.° miglio . . . . » 4,378. 16

Da riportarsi 18,841. 76

*

Riporto D.	18,841. 76
3.° miglio . . . . »	4,277. 74
4.° miglio . . . . »	6,568. 18
5.° miglio . . . . »	5,435. —
6.° miglio . . . . »	8,888. 60
7.° miglio . . . . »	2,837. 9
ponte sul vallone di Rocca-cinque-miglia. »	2,853.
altro ponte sul fiume Rasulo . . . . »	627. 81
perfezionamento delle sopradette sette miglia . . . . »	4,055. 8
Totale . . D.	54,384. 26

V.

Rapporto della Giunta delle strade per la distribuzione degl' ingegneri ne' diversi lavori di strade, pel di loro stipendio, per la loro indennità ec.

Eccellenza

In seguito di quel che altre volte questa Giunta ha rassegnato a V. E. relativamente al numero degl' ingegneri e di altri individui di cui vi è bisogno per la direzione e assistenza locale de' lavori che si stanno eseguendo in talune strade del Regno, e di quelli che dovranno intraprendersi in altre, come anche circa la quantità delle mensuali gratificazioni che regolarmente possono assegnarsi a ciascuno di essi, e coerentemente alla cognizione che ha acquistato della qualità de' medesimi lavori e della maggior parte delle circostanze de' luoghi ove si eseguono, o che si dovranno eseguire, si è già veduta nel caso di assodar questo punto, e quindi ne ha formato lo stato, che qui annesso umilia

a V. E., affinchè qualora creda che possa meritare la Sovrana approvazione abbia il suo pieno effetto, e vi sia in siffatta guisa un regolamento onde togliere gli effetti della varietà delle pretensioni, e de' giudizî che sogliono accadere nella indeterminazione del sistema.

Da quel che la Giunta ha manifestato antecedentemente, e che ora nel suddetto stato si contesta col fatto, si rileva che colla riduzione degl' ingegneri e de' subalterni per le strade di Calabria, e di Abruzzo al numero regolare e proporzionato ai bisogni di que' lavori, e con le giustificate gratificazioni assegnategli rispettivamente, si ottiene il risparmio di annui duc. 2124 e che per la strada di Lecce anche compreso l' ingegnere misuratore quando vi si destinerà, vi sono altri duc. 780 l' anno di guadagno; sicchè l' intiero risparmio ascende ad annui duc. 2904.

Se poi da questa somma si tolga l' importo della gratificazione all' ingegnere assistente alla Giunta e di quella de' due soprastanti separati dal destino fisso nella strada di Abruzzo, qualora dovessero servire per questo impiego in appresso, o che nella esclusiva di uno, o di tutti due, convenisse far uso di altro soggetto per qualche occorrenza nella strada dal Salice al ponte di Bovino dopo che sarà terminata, pure il risparmio costante per le tre suddette strade risulta ad annui duc. 2360 sul sistema antico.

Osserverà V. E. nel medesimo stato che le gratificazioni sono regolate con quantità determinate sulla norma anche di quel che abbiamo trovato introdotto, e di quel che S. M. posteriormente ha approvato in diversi incontri. Questo è il vero sistema per isfuggire gli sbilanci che come abbiam premesso producono le diversità de' pareri nel doversi accordare qualche rimunerazione, sicchè crede questa Giunta che così convenga eseguirsi esattamente e senza altra eccezione, sempre però sottomettendo il suo sentimento a quel che sarà del Sovrano beneplacito e che V. E. giudicherà più adatto.

Rassegniamo ai venerati comandi di V. E. il nostro rispettoso ossequio e ci protestiamo

Napoli 20 febbraro 1785.

Eccellentissimo signore
sig. marchese della Sambuca.

firmati { *Capri.* *Jaccarino.* *Winspeare.*

Stato degl' ingegneri, e degl' individui subalterni dei quali vi è bisogno per la direzione locale de' lavori delle nuove strade del Regno, e del riattamento di altre, con denotazione delle gratificazioni mensuali, che debbonsi corrispondere a ciascuno di essi dai fondi delle medesime strade.

Nuova strada di Calabria.

Al mese

L'ingegnere militare D. Pasqnale Landi direttore locale con. . . . . D. 5o

Ingegnere misuratore D. Vincenzo Scaramnzza con . . . . » 25

Nuova strada di Abruzzo.

È eccedente il nnmero di qnattro impiegati per qnesta strada, cioè due ingegneri e due soprastanti, sicchè dovranno restringersi di fisso; e fino ad altra disposizione all' ingegnere militare cav. D. Andrea Pigonati direttore locale con . . . . » 5o

E ad nn ingegnere misnratore con . . . » 25

Ma che si dovranno esegnire in qnesta medesima strada le opere, che la Ginnta degl' ingegneri stima indispensabili per il totale compimento di es-

Al mese

sa, a norma di quel che hanno osservato D. Giuseppe Capri e D. Antonio Winspeare nella visita fattane nello scorso anno; si necessita perciò dell' assistenza d' un soprastante così per non distogliere l' ingegnere misuratore dal più forte de' lavori nella continuazione della strada verso Castel di Sangro, che per doversi eseguire le indicate disposizioni in più luoghi distanti tra di loro da Venafro a Rionero. D. Stefano Barbarossa, che ha servito da soprastante nella medesima strada, potrebbe invigilare come tale nell' adempimento delle suddette disposizioni dal quale incarico dovrebbe cessare quando siano compiute, e per l'esercizio di esso gli si può corrispondere la medesima mensuale gratificazione che ha goduta finora di . . . . D. 15

Strada di Lecce.

L' ingegnere civile D. Giuseppe Gimma direttore locale con . . . . » 50

Un ingegnere misuratore che sarà proposto dalla Giunta quando che intrapresi i lavori, ne conoscerà il bisogno, ed al quale gli si potranno assegnare. » 25

Riattamento della strada dal Salice all' epitaffio *della Schiava.*

Al mese

Il regio ingegnere camerale D. Giovanni del Gasso al quale per la vicinanza dell'istessa strada da questa capitale gli si sono tassati, e gli si dovranno considerare per il tempo che duri il riattamento della medesima strada, che sarà per tutto il corrente anno . . . . D. 25

Nota — Per regolare i partiti del mantenimento delle porzioni già compinte della suddetta strada, si è disposto per ora un saggio a conto della cassa, ossia per amministrazione, cui si è destinato il capomaestro Francesco Imperatore con la mensuale gratificazione per ora di . . . . » 8

Strada dall' epitaffio *della Schiava al Ponte di Bovino.*

Il regio ingegnere camerale D. Giuseppe Pollio il quale mai è stato di permanenza sulla strada, ma l' ha percorsa da Napoli di tanto in tanto; sulla considerazione delle spese di viaggi, e delle fatiche per il disimpegno di detto incarico, gli si può

Al mese

fissare la somma mensuale di duc. 40 di gratificazione dal dì che ha principiato a servire, fino ai 9 dello scorso gennaio, dedotte però le somme di liberazione a conto che ha ricevuto per l'addietro a tal causa.

Nota — Trovandosi aggravato il suddetto ingegnere Pollio da molte altre occupazioni, ed essendovi precisione d'una maggiore assistenza per il regolare andamento ed ultimazione de' lavori nell' istessa strada, come anche per sistemare talune misure, a norma delle riflessioni della Giunta e disbrigare le successive, si è ai 9 dello scorso gennaio aggiunto al Pollio il regio ingegnere camerale D. Giovanni Antonio Giuliani per tal' effetto, e per quant' altro possa offerirsi nel corso de' mentovati lavori, infine de' quali che sarà fra breve, si considererà a ciascuno di essi quella gratificazione, che meriti a proporzione delle rispettive fatiche e dispendî sofferti.

Strada di Campobasso.

L' ingegnere civile D. Nicola Annito con . D. 40

Riattamento della strada di Benevento.

Al mese

L'ingegnere civile D. Giuseppe de Simone con D. 40

Questi sono gl'ingegneri ed altri individui, che la Giunta crede sufficienti per la regolare condotta de' lavori delle citate strade.

Se però un qualche accidente, o altro bisogno particolare nel successivo corso de' lavori, e nella esperienza de' già fatti dimostrasse la necessità di accrescersi l'assistenza di altro, o più individui, la Giunta ne rassegnerà anticipatamente i motivi per la sovrana intelligenza e deliberazione di S. M.

Dei soldi e delle gratificazioni mensuali notati nel presente stato, una parte è quell'istessa che trovavasi fissata prima della erezione della Giunta, dalla quale si considera regolare; un'altra parte si è stabilita dalla Giunta medesima ed in questa si comprende la gratificazione assegnata all'ingegnere militare cav. Pigonati in duc. 50; questa quantità si è da noi così stimata, in seguito del sentimento chiestocisi dalla Giunta de' siti Reali su di quella in duc. 80, che l'istesso Pigonati aveva per il passato, ed in ciò prescindendo noi dalle ragioni, che ci sono ignote, per le quali la passata Deputazione abbia potuto ragionevolmente fondare l'istesso assegnamento di

duc. 80, abbiam creduto che nel regolarlo a duo. 50, si ottenesse il fine della giusta rimunerazione non eccedente quella dell' ingegnere militare Landi per la più lunga, e più faticosa incumbenza della strada di Calabria, come anche con quella dell' ingegnere civile Gimma per la strada di Lecce, e finalmente l'altra parte è l' istessa che S. M. si è degnata approvare da tempo in tempo.

Nell' assegnarsi le descritto gratificazioni, si è avuto in considerazione il corrispondente e doveroso compenso che ciascuno possa rispettivamente meritare per ragion di fatiche e di dispendî, sicchè essendo incorrispondente ed irregolare ogni altro beneficio dippiù, deve perciò rimanere stabilito che non possano gl' ingegneri esigere il diritto del 2 per 100 sull' importo dei scandagli e delle misure, che loro competerebbe, qualora non fossero rimunerati, come lo sono con le quantità prescritte nel presente stato, e che il medesimo diritto debba dedursi dall' importo de' lavori, e depositarsi in beneficio della rispettiva cassa di ciascuna strada.

Nella strada di Abruzzo fu introdotto dall' antica Deputazione D. Vincenzo Lambiase in qualità d' ingegnere esecutore col soldo mensuale di duc. 40. La Giunta essendosi informata delle incumbenze addossate a questo soggetto, ha creduto necessario di non rimuoverlo fino

a che non fossero terminate. Ora che già il tutto è compiuto, stima che il suo incarico in avvenire debba essere d'ingegnere misuratore con subordinazione all'ingegnere direttore locale, ed il suo soldo mensuale di ducati 25; e non già di ducati 40 ch'è soverchio per il medesimo incarico. Se egli non possa esercitarlo con queste condizioni, se ne nominerà un altro.

Nella medesima strada di Abruzzo vien tolto colla presente disposizione il soprastante D. Antonio Maganza come superfluo. Crede però la Giunta che converrà destinarlo nella strada di Calabria col mensuale soldo di ducati 15 durante l'esecuzione di talune disposizioni necessarie in più parti della medesima strada per il totale compimento di essa. Si riserba di esporne il suo sentimento, dopo la visita che se ne dovrà fare quanto prima.

Inoltre trovandosi l'ingegnere civile D. Giuseppe Gimma assistendo la Giunta degl'ingegneri per la dipendenza della strada di Lecce fin da più tempo, e dopo che con sovrana approvazione passò alla immediazione de' suddetti D. Giuseppe Capri e D. Antonio Winspeare nella visita che dovettero praticarne nel passato anno, è stato anco impiegato con tal motivo presso la Giunta medesima nella formazione de' disegni, revisioni di relazioni e di misure, ed altro, che di continuo è occorso, ed occorre nella complicata ed estesa dipendenza

delle strade, ed ha percepito la mensnale gratificazione di duc. 30, così come trovavasi tassata dall'antica deputazione per la sola faccenda della strada di Lecce. E siccome deve egli partire per la direzione locale de' lavori che s' intraprenderanno quanto prima nell' istessa strada dov' è il suo destino, trovasi la Giunta nella precisione di dover tenere alla sua immediazione un soggetto, che sotto la sua direzione disimpegni le fatiche del Gimma, onde facilitarsi il corso degli affari con il dovuto buon sistema, e speditezza; considera quindi che partendo il Gimma, potrebbe attendere a questo incarico l' ingegnere civile D. Nicola Annito, mentre non s' incominci l' opera della strada di Campobasso, per la quale è stato eletto con Sovrana approvazione, considerandoglisi la gratificazione di duc. 20 al mese, ragguagliata alle fatiche, che dovrà fare, le quali sono una parte di quelle addossate al Gimma, dovendosi ripartire la medesima somma proporzionatamente tra i fondi delle tre strade di Puglia, Calabria, ed Abruzzo per non aggravarne un solo.

Per ultimo sempre che S. M. si degni approvare quanto si contiene nel presente stato, così riguardo ai soggetti, e la distribuzione di essi per le indicate occupazioni, che circa le mensuali gratificazioni rispettivamente assegnate, gli si converrà spedire di real or-

dine lo stato medesimo alla Giunta de' siti Reali affinchè per la sua parte disponga il pagamento delle somme enunciate in virtù di certificati di esistenza, che le si dirigeranno da questa Giunta mensualmente, e semprechè ciascuno de' mentovati individui esista occupato nelle proprie dipendenze.

Napoli dalla Giunta degl' ingegneri li 20 febbraro 1785.

firmati { *Capri.* / *Jaccarino.* / *Winspeare.*

VI.

Verbale della Giunta di direzione delle strade.

Il dì 4 dicembre 1784.

Essendo ritornati dalla visita della strada di Abruzzo gl' ingegneri Capri e Winspeare, ed essendosi riprese le riunioni della Giunta, dopo di non essersi convocata per qualche tempo a motivo delle assenze e alienazione de' ministri di essa in altri affari, si è stabilito nella Giunta di questo dì quanto segue:

Abruzzo.

Che sull' esposto del maestro vasolare Affinito della strada di Abruzzo per il pagamento de' lavori fatti nella nuova strada del Forno, dica l' ingegnere militare Pigonati ciò che l' occorra, e se sia conveniente che si prosiegua il partito de' vasoli di cui si tratta;

Che l' istesso ingegnere riferisca anche l' occorrente per le provvidenze di giustizia su di altra istanza del

suddetto Affinito per l' abbono delle tonache, ed altri lavori che dice di aver esegnito per le fabbriche della suddetta nuova strada;

Che si risponda all' istesso Pigonati manifestandoglisi di essersi ricevute le misure finali de' lavori dell' istessa strada esegniti nel p. p. anno e nel corrente, riserbandosi la Giunta di dirgli ciò che occorra nell' esame di esse;

Che si rimetta alla Giunta de' siti Reali il ricorso dei padroni delle due casette demolite per ragione della suddetta nuova strada in Rionero, ripetendo quel che altra volta si è detto pel pagamento dell' importo a tenore dell' apprezzo;

Che si rimetta all' istesso ingegnere Pigonati il memoriale de' partitari della citata strada di Abruzzo, perchè avendo effettivamente eseguito il riparo de' danni prodotti dall' alluvione de' 20 settembre, gli spedisca il certificato.

Campobasso.

Che sul memoriale dell' ingegnere D. Nicola Annito rimesso di real ordine alla Giunta, si dica che in considerazione della sua integrità, ed intelligenza potrebbe impiegarsi da ingegnere assistente per lo riattamento della strada di Campobasso col soldo mensuale di ducati 40, da quando comincino i lavori.

Calabria.

Ponte di legname sul Cafaro.

Il dì 10 dicembre 1784.

Si risponda all'ingegnere militare Landi, che la Giunta resta intesa con approvazione, che andrà egli ad eseguire il ponte di legname ordinatogli sul Cafaro, e che ne rimetta a suo tempo la relazione col calcolo della spesa.

Ponte di Campestrino.

Che sulla difficoltà di sformare le lamie di Campestrino, sull' apprezzo fatto fare de' legnami della forma, si riscontri all' istesso Landi, che si approva l' apprezzo, e che al tempo proprio si sformeranno le lamie;

Che se il maestro scarpellino Michele Giordano, abbia disimpegnati con esattezza i lavori che espone di aver fatti nella strada, procuri impiegarlo dove si possa in quelli che rimangono da eseguirsi.

Serra di Morano.

Che l' istesso ingegnere formi e rimetta certificato separato della totale spesa occorsa pel muro a *macera* &c.

fatto dal partitario Sparano nella montagna della Serra di Morano rovinato da un' alluvione ;

Che sull' esposto del suddetto ingegnere circa i danni che cagiona la coltivazione de' terreni imminenti alla strada per la mancanza delle *muregini*, come anche per rinnovarsi i *bandi* per la formazione de' ponti, e lasciare inculto il terreno per cinque palmi, come per la disubbidienza di molti, e per i mezzi da costringerli, si è stabilito, che si rappresenti alla Corte per la spedizione de' *bandi* facendosi risponsabili i governatori locali della esecuzione ;

Che si risponda al suddetto ingegnere di restare intesa la Giunta con approvazione, che nella visita che ha egli fatta della strada, non l'ha ritrovata maltrattata di molto, meno che di alcune slamature prodotte da alluvioni; che pensa di riattarla nella buona stagione, e che si attendono i riscontri del credito degli operai di cui tratta.

Riattazioni delle dette strade.

Che sull' attestato di detto ingegnere, di avere il partitario civile sofferto effettivamente l' esposto insulto dall' *Erario* della Terra di Galdo, si rimetta alla Giunta de' siti Reali per lo sfogo di giustizia.

Che si approvi a Landi ciò che manifesta sul non avere la strada nelle rampe di Campestrino l'ossatura e la convessità necessaria, e di non convenire di riempiere sollecitamente le rampe, stante la recente costruzione delle mura;

Che similmente si approvi a Landi la disposizione data per la costruzione di un *pennello* per ridurre al regolar corso il fiume Tanagro in vista dei danni che ha cagionato alla strada;

Che sull'assertiva di esso Landi, di aver riconosciuto la misura del riattamento in febbraio e marzo, fatto dal sergente Elia dal miglio 42mo al 72mo si è stabilito, che s'incaminerà per il pagamento alla Giunta de' siti Reali, subito che l'interessato comparisca, e che si osservino gli atti del partito;

Che si rimetta a Landi il foglio del razionale Olaj, perchè dica quali sono le università che debbono concorrere alla manutenzione della strada di Serra di Morano;

Che avendo il Preside di Cosenza dato conto dell'esecuzione dell'opèra per economia del riattamento della strada presso il Casale dei Donnicci, e D. Pasquale Landi ha rinunciato la somma, si chieda dalla Giunta al sig. marchese della Sambuca, che si rimettano alla medesima le note ed i documenti della spesa occorsa.

Sulla rappresentanza del Preside di Cosenza al signor

marchese della Sambuca, diretta a questa Giunta da quella de' siti Reali, perchè prontamente si riconosca e si ripari il tratto di strada dai Donnicci alle Piane, quello stesso da D. Pasquale Landi rappresentato a questa Giunta; si è stabilito di riferire su di ciò al suddetto signor marchese, che non essendo la stagione per i rigori del freddo e delle corte giornate opportuna ai lavori di fabbrica, e tutto essendo colà sospeso per tali cagioni, si riserba la Giunta di rappresentaro l'occorrente al suo ritorno dalla visita di quella strada.

Abruzzo — Visita.

Revisione delle misure.

Li 15 dicembre 1784.

Marigliano.

Nella Giunta convocata in questo dì si è stabilito:

Che si passi pel pagamento alla Giunta de' siti Reali lo scandaglio di duc. 600 a conto de' lavori eseguiti dal partitario Cofino per la strada di Marigliano, e che si ripetano le più efficaci disposizioni pel pagamento delle somme che tuttavia si debbono da taluni ratizzati.

Abruzzo.

Che la Giunta de' siti Reali può pagare ai soprastanti D. Antonio Maganza e D. Stefano Barbarossa le di loro mesate attrassate fino a tutto lo scorso novembre.

Essendosi presa in considerazione l'istanza fatta a questa Giunta dall'ingegnere Pigonati per la soddisfazione delle sue mesate attrassate, ed essendosi riflettuto, che appartiene alla Giunta de' siti Reali come incaricata dell' economia la determinazione della quantità mensuale che possa regolarmente corrispondersi all' istesso ingegnere, si è perciò stabilito di spedirglisi da questa Giunta il certificato di sua esistenza per tutto lo scorso novembre per l'abbono della mensualo gratificazione di che possa essere creditore;

Che si rimettano alla Giunta de' siti Reali gli atti degli apprezzi de' danni cagionati per la costruzione della nuova strada di Abruzzo nel corrente anno, affinchè ne disponga il pagamento nella maniera più facile e spedita;

Che si rimetta alla Giunta de' siti Reali l' apprezzo de' danni cagionati dall' alluvione de' 20 settembre già eseguito per la spesa di duc. 787. 60, affin di ottenerne il pagamento.

Strada di Bovino.

Che si rimetta alla Giunta de' siti Reali per il pagamento lo scandaglio di duc. 11582. 6 $\frac{1}{2}$ a conto de' lavori fatti dal partitario Rocco Cofino, e inoltre le si rimetta anche il memoriale dello stesso Cofino, in cui esponendo di non aver potuto compiere, come si era compromesso, l' intero riattamento della strada pel corrente dicembre per ragione de' cattivi tempi, chiede dilazione fino a tutto gennaio prossimo venturo, o al più fino ai principii di febbraio, la quale si reputa regolare da questa Giunta.

Li 18 dicembre 1784.

Campobasso.

Che si comunichi all' ingegnere Annito la grazia fattagli da S. M. di ingegnere assistente per lo riattamento della strada di Calabria.

Calabria.

Che si rimettano alla Giunta de' siti Reali pel pagamento i seguenti scandagli, cioè :

uno di duc. 1000 a favore del capo maestro Civile;

altro di duc. 700 per i partitarî Francesco Bellino, e Francesco Pisano;

altro di duc. 500 pel partitario Francesco Pisano;

ed altri due pel partitario Giovanni Sparano, uno di duc. 400 e l' altro di duc. 500;

Che si risponda all' ingegnere Landi, che faccia apprezzare colla concorrenza di Pisano, o di persona da esso nominanda i legnami ammaniti per i lavori sul fiume Tanagro, e che si rimetta all' istesso ingegnere la misura finale di D. Gaetano de Tomaso per i lavori fatti dall' istesso Pisano, affinchè nell' atto di esaminarla verifichi il dubbio prodotto dal Pisano istesso per gli abboni de' lavori fatti nell' istesso fiume.

A vista delle sudette istanze fatte dal Pisano, e di quella di voler proseguire egli solo i lavori nel mentovato fiume e non già Domenico Civile che gli fu sostituito, si è risoluto di notificarglisi gli ordini passati a Landi per gli apprezzi de' lavori fatti, e de' materiali ammaniti — Che può far l' uso che gli piaccia de' materiali, non essendovene bisogno, nel di cui apprezzo per la deteriorazione o altra legittima causa, debba assistere egli stesso o persona da esso nominanda, e si conferma l' antecedente disposizione perchè il solo Civile continui in quel che possa occorrere.

ABRUZZO.

Che si dica alla Giunta de'siti Reali di potersi pagare a D. Vincenzo Lambiase la sua mesata dello scorso novembre 1784;

Che si restituisca all' ingegnere Pigonati la misura ed apprezzo dell' ingegnere Lambiase di taluni lavori eseguiti nella strada di Abruzzo dai partitari nella somma di duc. 412 e grana 10 $\frac{1}{2}$, affinchè la riscontri, e la restituisca munita anche della sua firma.

firmati { *Capri.*
Winspeare.
Jaccarini.

o la dipendenza della Giunta di direzione.

	OSSERVAZIONI.



799 *al* 1805 *inclusivamente, a cura*



O IX.

strade della usivamente.

ITALE.

ATI. | GR.

1805.

E R I.

D. Costan ippo Fanelli.
D. Gaeta lo Ambrosino.
D. Nicol etano Schioppa.
D. Nicol gi Tomasini.
D. Giuse useppe Giordano.
D. Anton ncesco Parascandolo.
D. Carlo ola Leandro.
D. Gaeta scenzo Pirozzi
D. Giova tteo d' Amato.
D. Matte ice Marenga, agrimensore.
D. Luigi

N T I.

D. Nicola erio Farenga.
D. Filipp ola Farenga.
lis. onio Avella.
i.

D R I.

stà

PER

staurazione, 1.° *giugno* 1815, *sino al* 1837

PER ISPECIALI RATIZZI.	DUCATI.	GRANA.	TOTALE.	
			DUCATI.	GR.

T

I

mle sottoscritte province,

da

I A	TOTALE	*OSSERVAZIONI.*
[illegible]	GENERALE	

*N.° **2**.*

[illegible]e mappa) eseguite E STRADE

[illegible]reria generale.

2.° ABRUZZO ULTERIORE ULTRA.	TOTALI.



O N.° 3.

eseguite senza le
e strade.

S S E R V.

ie, riguarda la strada di me-
o. Il tratto che da quel lendo
a che va da Napoli a Polle II.
di Coroglio ai Bagnoli, zione
n progetto per migliorar
rdinetto nel mezzo, rim una
o piacque al Re (N. S.

XI.

Cenno delle principali opere provinciali già costrutte dalla Restaurazione, *o che sono in corso di costruzione.*

NAPOLI.

Strada da Castellammare a Sorrento di circa miglia nove — Costrutte sinora più di miglia sei; il resto in costruzione.

Strada dallo Sperone ad Ottaiano di miglia otto e mezzo — Opera compiuta.

Strada da Caivano sulla milliaria 7 di quella di Caserta alla taverna del Gaudiello per la *consolare* di Benevento, di miglia 7, d' interesse delle due province di Napoli e di Terra di Lavoro — Opera compiuta.

Strada del Cassano da Capodichino per Arzano a Grumo, di tre in quattro miglia — Opera compiuta.

TERRA DI LAVORO.

Strada di comunicazione dal miglio 29mo della *consolare* degli Abruzzi alla Sannitica presso Guardia — Il primo tratto fino a Pietravairano era già costrutto, e si è compinto pure il secondo tratto da Pietravairano ad Alife di miglia 8 $\frac{3}{4}$; il resto da costruirsi.

Strada di comunicazione frai due distretti di Sora e di Gaeta per le Fratte, di miglia 16 e pal. 4000 — Aperta in parte la traccia; pende quistione per la linea: per essa, quando si avrà costrutta l'altra importantissima strada da Sora ad Avezzano per la valle di Roveto, sarà aperta la comunicazione fra il Tirreno presso Gaeta e l'Adriatico presso Pescara.

Strada da Sora ad Avezzano per la valle di Roveto di miglia 24 — Aperta la traccia: va ad intraprendersene la costruzione a carico delle province di Terra di Lavoro e del 2.° Abruzzo ulteriore.

Strada di s. Lorenzo maggiore di miglia 4 $\frac{3}{2}$, e rettificazione delle rampe di Guardia Sanframondi per miglia 2 e pal. 3000, nel 3.° tratto della strada Sannitica — Le opere si erano intraprese, ma intendendo entrambe allo stesso scopo, si è risoluto che debba compiersene una sola, e non è puranco diffinito quale.

Due ponti su di altrettanti rami in cui le acque del

Fibreno corrono presso l'*isola di Cicerone* — L' opera incominciata è ora sospesa per quistioni animate dai proprietarî di macchine idrauliche su quei corsi di acqua.

Strada dal Trivio di Calabricito all' *epitaffio* della Schiava di miglia otto — Opera compiuta — Apre la comunicazione fra i distretti di Caserta e di Nola, e fra tutti i cammini regî che partono da Caserta con la strada di Puglia e Cimitile.

Strada di Sora di miglia 43 $\frac{1}{4}$ — Compiuta.

Strada Sannitica; 2.° tratto fino al ponte di ferro sul fiume Calore di miglia 13, e 3.° tratto dal ponte di ferro al confine della provincia di Molise nel punto detto *Coste delle Janare* di miglia sei — Compiuti l' uno e l' altro tratto.

Strada da Nola a Lauro di miglia 5 e pal. 1516 — Questa strada sarà utile a' due circondarî di Nola e di Lauro, ed all' intero distretto; e protratta fino a Forino aprirà la comunicazione con quella de' due Principati — Se n' è approvato il progetto, e se ne sono provveduti i mezzi.

Strade da Capua a Castelvolturno e da Vico di Pantano per Casal-di-principe ad Aversa, di miglia 13 la prima, e di miglia 8 la seconda, oltre quella di comunicazione tra esse da Vico di Pantano a Grazzanise e la strada Campana, delle quali si stan compilando i pro-

getti — Opere ultimamente ordinate da S. M. — La strada da Capua a Castelvolturno è in attivissima costruzione.

Arginazione de' torrenti di Nola — Dopo molti lavori eseguiti ed in gran parte distrutti, v'ha un progetto di nuovi lavori approvati e da eseguirsi.

Principato Citeriore.

Strada del Vallo di miglia 37. — Costrutta per oltre miglia 29.

Strada della *Costiera* — Il primo tratto da Nocera al ponte primario presso Maiori di circa miglia 11, di cui fu aperta già da molti anni la traccia, per le difficoltà del suolo rimarrà *cavalcabile* — Il secondo tratto fino ad Amalfi, di circa miglia 4, si sta perfezionando e sarà rotabile — Del 3.° tratto da Vietri a Maiori per Capodorso di circa miglia sette, si è aperta la traccia della larghezza di palmi 8.

Bonificazione del Vallo di Diano — Opera presso che compinta, e per la quale si sono spesi meglio di ducati centomila.

Strada de' due Principati da Salerno ad Avellino — Opera compiuta, di miglia 19 circa.

Strada della *Spuntunata* di quasi mezzo miglio, fatta

per urgenza, dopo le ruine avvenute in quella di Vietri nell'anno 1838, per aprire una comunicazione fra Napoli e Salerno.

Strada dalle *Camerelle* a Mercato, di circa miglia sei — Compiuta.

Strada della *Codola* da Mercato Sanseverino a Nocera, di miglia 5 $\frac{2}{3}$ — Opera compiuta.

Ponte di ferro sul Sele — Son disposti gl' incanti sulle offerte ricevute.

Strada dal Ponte di Auletta a Vietri di Potenza. — (Ved. *Basilicata.*)

Strada da Castellammare a Nocera, di miglia 8 circa — Opera compiuta, d' interesse delle province di Napoli e del Principato citeriore.

Principato Ulteriore.

Strada di Melfi, intrapresa nel 1808 — Costrutte finora circa miglia 32 — Restano a costruirsi altre miglia 7 dalla taverna di Guardia-Lombardi al Formicoso presso Bisaccia, e poco più di miglia 16 da Bisaccia per Lacedonia al ponte di s. Venere sull' Ofanto.

Strada de' due Principati — Opera compiuta per quanto risguarda questa provincia. (Ved. *Principato Citeriore.*)

Strada da Avellino per s. Martino Valle-caudine a

Montesarchio di miglia 19 e palmi 70 — In costruzione, e sarà compiuta per questo anno.

Strada Appia dalla taverna Famiglietti sotto Frigento all'altra di Guardia-Lombarda — Con soccorso di ducati 1000 all'anno per dieci anni a carico della provincia.

Molise.

Strada di s. Lorenzo maggiore e rettifica delle rampe di Guardia. — (Ved. *Terra di Lavoro.*)

Strada dei Locati — (Ved. *Capitanata.*)

Ponte *Cristina* a catene di ferro sul fiume Calore — Opera compiuta.

Strada di Termoli di miglia 36 dal Calore a Campobasso e di altrettanta lunghezza da Campobasso a Termoli. — Questa strada è di grandissima importanza, portata fino al Trigno sull'Adriatico, aprirà una utilissima comunicazione con l'Abruzzo. — Sono disposte ed in gran parte eseguite le traverse a carico de' comuni che sono sul suo corso. — Una traversa la metterebbe in comunicazione pure con la Capitanata.

Strada de' Pentri di miglia 24 e pertiche 364 — Opera compiuta: apre una comunicazione con l'Abruzzo per Isernia, e congiungendosi con quella de' Locati passerebbe nella Capitanata — Costrutta la strada Aquilonia

si avrebbe altra comunicazione con l' Abruzzo citeriore.

Strada Aquilonia — In progetto.

BASILICATA.

Strada dal ponte di Auletta a Vietri di Potenza di miglia 12 — Opera compiuta.

Ponte sul Marmo — Compiuto.

Strada da Potenza ad Avigliano — Costrutta per miglia 9 e pal. 3138 ; da costruirsi il ponte sul Vadaone ed il tratto interno di Avigliano.

Strada dalla Cappella del Carmine di Avigliano ad Atella — Costrutta per miglia 12 e palmi 1398 ; rimangono a costruirsi tre ponti sul Cerosale.

Strada da Melfi per Rapolla a Barile. — Eseguite miglia tre e palmi 4704. — Rimane a compiersi il tratto da Melfi a Rapolla , per poi costruirsi quello da Rapolla a Barile di miglia due.

Strada da Potenza a Matera di miglia 48 circa — Opera importantissima. Si è aperto il tracciolino fino a Grazzano ; pende quistione per la linea.

Strada da Matera ad Altamura di miglia $4\frac{2}{3}$ — Da intraprendersi.

CAPITANATA.

Strada del Gargano. — Compinte miglia 10 [1] da s. Giovanni Rotondo verso la Valle di Carbonara, e miglia 3 dall'estremo opposto, cioè da Vico verso s. Giovanni. Rimangono miglia 16 dalle vicinanze della Valle di Carbonara sino al tratto costrntto presso Vico; per conginngerla all'altra da Foggia a Manfredonia, mancano altre qnattro miglia.

Strada da Foggia a Sansevero di miglia $15\frac{1}{3}$ — Compinta, tranne nn miglio e palmi 6419 fra Triolo e Sansevero.

Nnovo ponte snl Celone che fa parte dell'indicata strada — In costruzione.

Ponti fra Lncera e Sansevero, cioè nno sul torrente Triolo, l'altro sulla Salsola, e due ponticelli sopra altrettanti scoli snlla strada da Lucera a Sansevero. — Si stanno eseguendo.

Strada da Lucera al Fortore, o de' Locati, altrimenti detta Appnlo-Sannitica, di miglia $24\frac{3}{4}$. — È arrivata oltre Voltnrara e si sta proseguendo.

Compimento della strada da Foggia a Lncera — La strada da Foggia verso Lucera era costrutta nel 1818 per miglia cinque. — Il compimento fino a Lncera per altro miglia 4 si sta eseguendo.

Strada detta de' *Massari* tra Manfredonia e Barletta, di due terzi di miglio con un ponte di legno presso la foce del Pantano Salso, di altri due terzi di miglio con un ponte di fabbrica a tre archi sul Carapella presso la Torre di Rivoli — Opera eseguita.

Bonificazione della Capitanata — Si è compinta l'arginazione e la rettifica de' tre torrenti Celone, Salsola e Candelaro fino alla riunione di un solo alveo: rimane l'arginazione e la rettifica del Candelaro dalla confluenza della Salsola e del Celone fino al ponte di Cavaniglia.

Strada da Foggia a Manfredonia — Compinta per miglia 17: da Foggia alle paludi *sipontine* si mantiene dalla provincia; il resto per miglia 2 $\frac{4}{5}$ dalla real tesoreria.

Strada delle R.li Saline, cioè che dal cancello delle Saline va ad incontrare la strada regia presso il ponte sull'Ofanto — Si mantiene dalle province di Capitanata e di Bari, e dall'amministrazione de' dazî indiretti.

Abruzzo Citeriore.

Strada Frentana:

1.° tratto da Roccaraso a Palena per miglia 10 e palmi 2312. — Opera pressochè compiuta.

2.° tratto da Palena a Lanciano — Opera in costruzione.

Strada da Ortona al fiume Riccio — Costrutta dalla porta della città di Ortona alla spiaggia dell' Adriatico presso la foce del Riccio per miglia 2 $\frac{2}{3}$ — Dovrebbe estendersi sino a Francavilla per congiungersi alla precedente che mena a Chieti, e così avere una strada rotabile da Chieti ad Ortona.

Ponte sul finme Ofanto snlla strada provinciale dal Trigno al Fondo — Opera in progetto.

Strada da Vasto a Schiavi — In progetto.

2.° Abruzzo Ulteriore.

Strada da Popoli all' Aqnila di miglia 24 — Compiuta.

Strada da Sora ad Avezzano per la Valle di Roveto — (Ved. *Terra di Lavoro.*)

1.° Abruzzo Ulteriore.

Ponte sul finme Vezzola — In costruzione.

Strada da Teramo a Giulia di miglia 13 e palmi 4900 — Compinta.

Strada da Penne alla *consolare* di miglia 11 — Si sta costruendo.

BARI.

Strada da Bitetto a Rutigliano di miglia 15 — Quasi compiuta.

Da Rutigliano a Conversano di miglia sei — Presso che compiuta.

Da Conversano a Castellana di miglia 6 e palmi 600 — Da eseguirsi.

Da Castellana per Putignano a Noci di miglia 7 — Eseguita per miglia 5 $\frac{1}{2}$.

Da Spinazzola per Minervino alla mediterranea di miglia 15 — Costrutte circa miglia 3.

Da Casamassima per Turi a Putignano di miglia 12 — Di questa strada sono compiute oltre miglia sette.

Da s. Eramo a Gioia di miglia 7 $\frac{1}{2}$ — Costrutte miglia 5 $\frac{1}{2}$.

Strada da Altamura a Matera, in continuazione dell' altra da Bari ad Altamura — In progetto.

TERRA D' OTRANTO.

Strada da Lecce a Taranto sino al confine della provincia di Bari, attraversando i comuni di Taranto, Manduria e Campi, i cui tratti interni sono lastricati. — Opera compiuta di miglia 43 $\frac{1}{2}$.

Strada da Brindisi a Squinzano. — Costrutte miglia 9 fino a s. Pier-Vernotico — Da s. Pier-Vernotico a Squinzano, per altre miglia 4, deve compiersi dai negozianti di Brindisi.

Strada da Lecce a Gallipoli — Opera compiuta di miglia 20 $\frac{1}{2}$.

Strada da Gallipoli ad Otranto — Se n' è costrutto nn tratto di miglia 18 e palmi 3496 partendo da Gallipoli per andare incontro a qnella del Capo di Leuca. Pel compimento fino ad Otranto si calcola la lunghezza di oltre 10 miglia.

Strada da Lecce al Capo — Se ne sono costrutte miglia 25 e pal. 4812 da Lecce a Lugugnano. Per renderla utile alla contrada del Capo, senza prolungarla fino a Leuca, rimangono altre miglia 8.

Strada da Otranto verso Lecce di miglia 12 circa — Approvata: da intraprendersi.

Strada da Brindisi per Mesagne, Francavilla, s. Giorgio a Taranto — Se ne sono costrutte circa miglia 2, e ne rimangono presso che altre miglia 17.

Strada da Taranto a Martina. — Se ne sono costrntte circa tre miglia, ne rimangono ancora 13 fino a Martina, e tre altre da Martina a Loco-rotondo in Provincia di Bari.

Strada da Motola a Noci in Terra di Bari, di circa miglia 4 — Non per anco intrapresa.

CALABRIA CITERIORE.

Traversa di Paola di miglia 18 — Opera molto inoltrata nella costruzione.

Ponte sul Crati — In costruzione.

2.ª CALABRIA ULTERIORE.

Via Borbone di miglia 23 $\frac{1}{2}$ da Catanzaro alla *consolare* presso Tiriolo. — Rimane il perfezionamento di due miglia e mezzo nel tratto dal Corace alla *consolare*, il compimento del ponte sulla fiumara, ed altri lavori di perfezionamento.

Ponte sul Corace — Eseguito.

Traversa da Cotrone a Cutro, e da Cutro a Podano, di miglia 4 $\frac{1}{2}$ — e dal Prestio al Vallone delle Cude di circa un miglio e mezzo — Opera in costruzione.

Ponte sul Vallone delle Cude sulla detta strada — Da eseguirsi.

Strada del *Vattiato* — Opera compinta.

Bonifica del lago di Bivona — In corso di esecuzione.

Strada da Nicotera a Monteporo. — Aperta la traccia per due miglia e mezzo — Per compiere la strada e condurla fino all'abitato per miglia 14, si calcolano ducati centomila.

Traversa da Nicastro alla marina di s. Eufemia — Aperta la intera traccia di miglia 7 e palmi 6000 per la larghezza costante di palmi 12, e va ad intraprendersene la costruzione.

1.ª Calabria Ulteriore.

Rocce di Capo delle Armi — Aperto un saggio di traccia: si è ordinato il progetto.

Strada da Torrecavallo a Villa s. Giovanni. — Si è aperta la traccia per tre miglia, e si son fatti parecchi ponti di legno e di fabbrica. La strada si continuerà a spese della regal tesoreria.

Strada da Villa s. Giovanni a Reggio — In costruzione.

Inalveazione del fiume Budello — Opera in corso di esecuzione.

Edifizi Provinciali.

I nuovi ordinamenti stabiliti nella *militare occupazione* posero a carico di ogni provincia dei reali dominî di qua dal Faro il fornire e mantenere i locali:

della intendenza; delle sottintendenze; de' nuovi tribunali delle loro cancellerie, e dei giudicati d' istruzione; del carcere centrale nel capo luogo d' ogni provincia;

delle carceri distrettuali per ciascun distretto; delle caserme per la gendarmeria nel capo-luogo della provincia, nei capo-luoghi dei distretti, nelle residenze dei giudici regî. La Restaurazione confermò queste disposizioni; e nel 1818 vi si aggiunsero gli archivi provinciali.

Per la urgenza di questi stabilimenti fu forza servirsi dei palazzi delle antiche *udienze*, di alcune delle carceri che ne dipendevano, e specialmente degli aboliti conventi.

Gravissime spese furon fatte nella *militare occupazione* per questi raffazzonamenti. Che se le circostanze di allora e la *furia francese* non avessero imposta tanta precipitanza, col danaro che vi si è speso noi avremmo e più belli e più utili edifizî provinciali.

Tra gli edifizî novellamente costrutti dalla Restaurazione si distinguono:

Il carcere centrale di s. Maria di Capua in Terra di Lavoro

Il palazzo dell'intendenza in Salerno

Il collegio e le prigioni centrali di Avellino

Le carceri costrutte fuori l'abitato di Foggia.

Possono riputarsi quasi che novelle costruzioni i palazzi delle intendenze di Bari, di Reggio, di Teramo, di Potenza, di Lecce, di Avellino, di Caserta.

In ordine alle carceri centrali, quantunque nella più parte erano in origine o vecchie prigioni o antichi con-

venti, nondimeno per le gravissime spese di riduzione fattevi, potrebbero riputarsi quasi che novelle costruzioni. Lo stesso può dirsi per alcuni palazzi di tribunali.

Ci rimane a fare un cenno de' teatri novellamente costrutti nelle province durante la Restaurazione, e noi gli sommeremo nel seguente specchio:

In Castellammare — in Caserta — la *Sala Olimpica* in Aquila — in Foggia — in Salerno — in Potenza — in Catanzaro — in Reggio. Sono in costruzione i teatri di Lanciano — di Terlizzi — di Taranto — di Lucera — È stato rinnovato il teatro di Cosenza.

M

on al 1838.

Z I O N I.

1 che sarà deliberata dal Consiglio generale della provincia di Gi27, esisteva sin da' tempi della Deputazione del Regno.

2.

3. precedente. Il tratto sino a Termini per miglia 24, eczian lazione del Regno. Questa strada sarà congiunta alla provincia

1. ti, Giojosa, S.a Agata, metterà termine alla marina di Termini *al finale*

XII.

Cenno sull' amministrazione delle strade della Sicilia ulteriore, sino al 1838.

La Sicilia, nell' epoca greco-sicola, era intersecata da strade *militari*, massimamente dalla parte orientale e dalla meridionale. Verso la metà del secolo XVI fu discoperto ne' dintorni di Siracusa tra la palude *Lissimellia* ed il fiume *Anapo* un ramo dell' antichissima *via Elorina* ricordata da Tucidide.

Ai tempi di Roma era quivi compiuto il sistema delle strade: il noto *itinerario* di Antonino e la *carta* del Peutinger, fanno distinta menzione delle strade *militari* o *consolari* di allora.

Per non riuscire infiniti, e non essendo nostro intendimento di tesser la storia delle strade siciliane di che qui episodicamente ragioniamo, darem qualche cenno dei tempi a noi vicini.

STRADE CONSOLARI, PROPRIAMENTE DETTE, REGIE.

La importanza delle opere di questa natura è stata in Sicilia così generalmente riconosciuta, che vi s'impiegava sempre una parte degli *ordinari donativi*, con che d'altronde si provvedeva alle pubbliche spese.

Nel 1770 gli avanzi del *donativo perpetuo* riguardante i ponti, deliberato in origine nel 1555 [1], vennero esclusivamente impiegati alla costruzione e al mantenimento delle strade. Vi si destinava egualmente nel 1774 il vistoso capitale della così detta *bassa monetazione*. Ma nel 1778 si fece delle vie carrozzabili, tornate in uso pressochè da tre secoli [2], un argomento di ancora più

1 Tra i ponti della Sicilia ulteriore si contano, come monumento di celebrità in fatto di scienza architettonica, quello di Termini rizzato nobilmemte con un solo altissimo arco; quello detto dell'*ommiraglio* presso Palermo sull'Oreto costrutto per opera di Giorgio di Antiochia ammiraglio del conte Ruggieri; quello finalmente denominato di *Copodarso* presso Caltanissetta costrutto nel declivio di un monte al tempo dell'imperator Carlo V.

2 Il regio storiografo abate Leanti nella sua pregevolissima opera: *Stato presente della Sicilia* (1761) ci fa sapere, che alla occasione delle sontuose nozze della figlia del vice-re Giovanni de Vega con Pietro de Luna duca di Bivona celebrate nella reggia di Palermo, le dame vi andarono a cavallo, non essendovi allora (anno 1500) in quella città che soli tre cocchi, a un di presso come quelli di cui abbiamo fatto cenno nel capitolo VII di questa operetta.

grave meditazione. Fu giudicata allora come sufficiente per tutta la Sicilia la estensione approssimativa di 700 miglia di strade, ordinata in più direzioni: [1] la spesa vi fu estimata per 700 mila scudi circa: l'annua dote assegnatavi si fu di scudi 24 mila: si provvide al mantenimento delle opere col dazio detto di *barriera*.

Tre furono le principali strade cui contemporaneamente si diè principio: la prima da Palermo a Messina per le montagne; la seconda da Palermo a Messina per le marine; la terza da Palermo a Sciacca, estremo punto meridionale dell'isola.

La confusione de' poteri tra l'amministrazione de' fondi e la direzione delle opere, produsse qualche inconveniente, trista cagione de' moltiplici abusi che non di rado compromettono la santità de' pubblici ufizî; sicchè fu d'uopo

1 Estensione territoriale della Sicilia:

Circonferenza	700	miglia.
Larghezza massima	118	miglia.
Lunghezza massima	282	miglia.

Superficie in miglia quadrate:

Valdimazara	4717
Valdemone	2959
Valdinoto	3594
	11,270

Il miglio di Sicilia è di 75 a grado.

*

ordinare, che delle vie intraprese la sola mediterranea da Palermo a Messina si proseguisse. Nel 1798 questa si trovò estesa *per ben 58 miglia sino a Vallelunga;* l'altra detta di Sciacca fu prolungata di poi sino a s. Giuseppe-le-mortelle *per miglia 23;* pochi tratti esistevano di quella denominata *delle marine*. Le costruzioni rimasero per alquanti anni tardate. Nel 1808 si diede opera più attiva alle strade: gli attributi deferiti a questo oggetto nella *deputazione* del regno, si concentrarono in uno de' suoi componenti col carattere di *soprintendente generale delle strade*. Speciali istruzioni sanzionava allora il governo, per le quali oltre le regie, dette *consolari*, altre strade si ordinavano colla denominazione di *traverse* a carico delle comuni e de' fondi limitrofi lungo il raggio di una data distanza. Questo peso dispiacque soprattutto ai grandi proprietari; per lo che, a prevenire le difficoltà le quali precedentemente avevano arrestato il progredimento delle opere *consolari*, venne aumentato sino ad once 33,600 annuali l'antico assegnamento de' 24,000 scudi, restando sospesi i lavori delle strade particolari. Nel 1812, tempo in cui la dote delle strade e quella de' ponti costituivano la somma di once 36,800 annuali, fu richiamato in vigore il sistema già trasandato delle *barriere*. L'esecuzione delle opere venne allora specialmente raccomandata alla risponsabilità del ministro delle finanze.

Abolita la deputazione del regno, ed istituiti per la rendita pubblica gli ufizî de' *gran camerari*, fu provveduto che uno di essi colla qualità di *curatore* soprantendesse all' amministrazione delle strade: un abile ufiziale del *genio* vi dava opera egualmente. Ma per più imperiosi bisogni, lo assegnamento ammesso negli stati discussi della tesoreria generale venne ridotto dal 1814 in poi ad once 9000 annuali.

Aboliti col decreto del 1 giugno 1819 i *gran camerari*, furono create per l' amministrazione de' vari rami della finanza quattro direzioni generali, di cui la terza denominata del *pubblico demanio* ebbe l' attributo della economia de' ponti e delle strade [1]. E comechè si fosse ordinata la organizzazione di un corpo d' ingegneri dipendente dal demanio per la direzione delle opere di questa natura, pure chiamato al posto di direttor generale per tal ramo un distinto personaggio, si riunirono sempre in costui tanto la parte amministrativa che la scientifica delle strade. Si progrediva, benchè lenta-

1 L' anno 1819, segnava un' epoca di prosperità in fatto di opere pubbliche per la Sicilia. I consigli generali delle provincie, e quelli comunali (decurionati) facevano a gara per deliberare sui mezzi circa la costruzione delle strade provinciali e di quelle delle rispettive comuni. Terremo proposito dello stato e de' progressi di queste opere.

mente nella costruzione di nuove opere, quando le vicende politiche del 1820, pressochè vi produssero assoluta paralisi. Ripristinata l'amministrazione, non si pervenne mai, a malgrado della continuazione de' mezzi ordinarî fissati nei *preventivi* annuali dello stato, al compimento di alcuna delle opere decretate. Perciocchè mezzi cosiffatti, più il tenue prodotto delle *barriere*, erano sufficienti appena per provvedere al mantenimento de' non pochi tratti di strade che si trovarono qua e là interrottamente costrutti. È opinione che i rami delle *consolari* e quelli eziandio delle *traverse*, contenessero per tutta la Sicilia, nel 1822, l'insieme di circa 300 miglia [1]; non pur la metà delle 700 decretate nel 1778.

Volendosi alla per fine provvedere in modo stabile e più sicuro a questa importante opera, col real decreto del 1 luglio 1824 fu ordinata la costruzione progressiva di cinque regie strade che da Palermo mettessero a Messina, Trapani, Girgenti, Siracusa, Catania. Le somme esclusivamente destinatevi furono: once 333,333. 10, pari ad un milione di ducati, tolti per mutuo negoziato al $5\frac{1}{2}$ per cento; once 9000 annuali sulla tesoreria generale; once 45,978. 16. 19 di crediti sullo abolito ra-

1 Indelicato. *Esame del Saggio sui mezzi da moltiplicare le ricchezze della Sicilia*. Palermo 1822.

mo di strade; once 60,812 annuali della tassa dell' uno e mezzo per 100 addizionale alla fondiaria. Però fu provveduto di esigersi questa tassa da gennaio 1826, tempo in cui trovar si dovessero costrutte le strade di Messina e di Trapani, ed incominciata l' altra di Girgenti. Per termine di tutte le opere fu dato l' anno 1831; della sovrimposta il 1836. In virtù di uno stato *preventivo* ne fu allora estimata la spesa per once 609,000; sicchè estinto egualmente coll' enunciato assegnamento il debito del prestito, più gl' interessi, sarebbe restato un avanzo approssimativo in once 78,602 disponibile a vantaggio degli stabilimenti di beneficenza. Si era d' altronde provveduto al mantenimento delle strade colla istituzione delle *barriere* [1].

Col Decreto del 10 agosto 1824 e col regolamento che vi fu seguito, fu stabilito che ad un *soprintendente generale* sotto gli ordini del Luogotenente di S. M. in Sicilia si affidasse la direzione e l' amministrazione di tutte le opere enunciate: furono destinati un ispettore alla immediazione del soprintendente, un ingegnere in capo e quattro architetti, e vennero create delle deputazioni locali. *I fondi furono dichiarati assolutamente intangibili per qualunque altro uso, prescrivendosi che*

1 Si vegga lo stato num. 1 contenente l' estratto dal piano preventivo del 1824.

si dovesse depositare nei pubblici banchi di Palermo e di Messina, per conto a parte ed in testa *del soprintendente, il danaro provvegnente dal mutuo ed in generale da qualunque ramo destinato per l' oggetto medesimo, non escluso il prodotto del 1 ½ per cento addizionale alla fondiaria*; *a condizione bensì di non potersene disporre senza che ai mandati di pagamento del soprintendente fosse apposto il* si esegua *dal Luogotenente generale:* fu ordinato egualmente che *il Luogotenente ed il soprintendente sotto i di lui ordini, prendessero particolar cura affinchè venissero preservate con anticipazione le somme necessarie al pagamento, nelle scadenze delle quote del mutuo, e che un progetto di stato discusso si presentasse in ogni anno dal soprintendente per esser rassegnato alla approvazione sovrana* [1].

Nel 1825 furono apportate alcune variazioni allo stato preventivo del 1824, ciò che dava motivo a dì 30 no-

1 Con decreto del 26 marzo 1827 essendosi ordinato di estendere alla Sicilia ulteriore le prescrizioni contenute nella legge forestale del 21 di agosto 1826, si dispose (art. 2) che il ramo di acque e foreste e della caccia, cessando quivi di appartenere alle attribuzioni della direzione generale de' rami e diritti diversi, fosse aggregato alla soprintendenza generale de' ponti e delle strade, come lo è ne' reali domini continentali.

vembre 1826 alla inchiesta di aumento di fondi per parte del soprintendente delle strade. Il Re, uniformemente allo avviso della Consulta di Sicilia, fondato sulla mancanza di necessarî documenti, con rescritto del 3 aprile 1827 dichiarava di non aderirvi.

Nuovi bisogni vennero esposti nel 1828 dal soprintendente, ed ulteriori inchieste d'innovazione sullo stato preventivo si offrivano alla disamina della Consulta medesima, la quale, eziandio per questa volta, trovava inammessibili le proposizioni a tal riguardo; e S. M. con rescritto del dì 8 di gennaio 1829 manifestava non essere allora conveniente il risolvere sulla progettata innovazione. La tassa addizionale era stata imposta a contare dal 1828.

Nel 1833 poco o nulla restava de' fondi disponibili per la costruzione delle strade; si mancava del tutto di mezzi per soddisfare al pagamento de' semestri del mutuo; si enunciava un credito a carico della tesoreria per *arretrati* in once 67,000; le due strade di Girgenti e di Catania non erano iniziate; quella di Siracusa cominciata per un sol tratto di dieci miglia; terminata l'altra di Trapani; ma imperfetta quella di Messina, la più importante.

Il soprintendente per lo compimento delle opere, manifestava allora il bisogno del prestito di altro milione di ducati. La Consulta generale del regno, al cui esame

la inchiesta venne commessa, riguardando come non giustificati i motivi della necessità di nuovi fondi, proponeva a S. M. nel dì 4 giugno 1833 di ordinare che il soprintendente delle strade presentasse lo stato distinto de' conti dell'amministrazione: col prodotto della tassa addizionale si pagassero intanto a preferenza i semestri del mutuo: si proponesse un nuovo stato preventivo come risultato delle operazioni novellamente ordinate, e, col progetto di stato discusso, si proponessero egualmente i fondi necessari al complmento delle opere. S. M. volendo tuttavia provvedere ai mezzi ulteriori, ordinò con rescritto del 23 ottobre dello stesso anno, di farsi in Palermo le trattative dell'imprestito per ducati 400,000; e che intanto si esaminassero i conti delle spese fatte nell'amministrazione per le diffinitive determinazioni.

In seguito di questo sovrano rescritto, e dopo che venne sancito in gennaio 1834 lo stato discusso della Sicilia, ove furono cassati i crediti della soprintendenza delle strade verso la real tesoreria sulle annualità arretrate delle once 9000, il governo di quei reali dominî, attese le difficoltà di accorrere con pochi mezzi, e in breve tempo, al compimento delle opere, propose le trattative del prestito nella somma maggiore di quella stabilita. S. M. con determinazione presa nell'ordinario consiglio di stato del 6 marzo 1834 permise che l'imprestito si fosse convenuto per duc. 800 mila.

Sursero ancora degli ostacoli su questo riguardo, cagione di ulteriore differimento alla costruzione delle strade; sicchè fu d' uopo di trovar modo più agevole al conseguimento de' mezzi. Si venne per ciò a progettare di ridurre in meno la cifra del prestito e di dilungare i termini per lo compimento delle opere, non che per la percezione della tassa addizionale: la sovrana determinazione del dì 8 dicembre 1834 autorizzava le trattative di questo imprestito in duc. 150 mila; di talchè avrebbero dovuto: ricominciare i lavori già sospesi nel 1836; compiersi le opere nel 1842; l' uno e l' altro mutuo estinguersi nel 1844, epoca in cui sarebbe egualmente cessata la sovrimposta. Col decreto del 26 ottobre 1835 si approvava finalmente il contratto del debito convenuto nella ragione del 5 $\frac{1}{4}$ per 100.

Nel 1837 lo stato delle regie strade era come segue:

1. Strada detta *di Messina*, propriamente sino alla *torre del Faro;* estensione in miglia 240, comprese le 58 della vecchia strada — Compiuta ma non perfezionata; dappoichè manca della esecuzione di varie opere idrauliche, di cui la spesa approssimativa sarebbe quella di ducati 70,000.

2. Strada di Trapani; estensione in miglia 68, comprese 49 della vecchia strada — Perfettamente compiuta.

3. Strada di Girgenti; estensione in miglia 71, com-

prese 33 della strada di Messina — Definitivamente approvata la traccia; ordinato lo appalto di alcun tratto al di là dal punto comune; destinatavi per l'anno 1837 la somma di once 13,000 a compimento di once 28,000, ed in conto delle 98 mila assegnate.

4. *Strada di Catania;* estensione in miglia 172, comprese 151 della strada di Messina — Compiuta la strada dal punto comune, Adernò, con anticipazione e con fondi parte provinciali e parte comunali, per rivalersene la provincia e le comuni sui fondi della soprintendenza.

5. *Strada di Siracusa;* estensione in miglia 132, comprese 80 della strada di Messina — Compiuti i tratti da Palermo a Caltanissetta: approvata la traccia da questo punto a Piazza: in quistione (circa la natura del terreno) quella che da Piazza metterebbe a Calatagirone: ordinato intanto il proseguimento di lavoro da questo punto a Siracusa colla destinazione di once 13,000 per l'anno 1837, a compimento di once 28 mila, ed in conto delle 155 mila assegnate nello stato *preventivo* del 1824 [1].

Dalle quali cose risulta potersi agevolmente riguardare la somma della estensione delle strade *consolari* nella

1 Si vegga lo stato di num. 2 contenente il sunto del progetto di stato discusso delle strade regie per l'anno 1837.

Sicilia ulteriore, sinora costrutte, in miglia cinqnecento cinquantadne, cioè :

strade costrutte sino al 1822. . . . . miglia	300
Dal 1822 [1].	
strada di Messina.	182
strada di Trapani.	19
strada di Catania	21
Ignorasi la precisa estensione de' tratti costrutti in qnelle di *Girgenti* e di *Siracusa* ; ma tenendo presente la somma destinatavi in once 56 mila , secondo che si rileva dal progetto dello stato discusso dell'anno 1837, si può congetturare di essersi all'incirca provveduto per miglia	30
	552

STRADE PROVINCIALI.

Per ciò che riguarda le opere provinciali, la Sicilia non è rimasta oziosa spettatrice di quelle eseguite in fatto di strade nelle province napolitane.

Fino dal 1819, epoca della prima convocazione dei consigli generali, sono stati votati copiosi mezzi per

1 I quadri segnati in fine colle lettere A, B, C, offrono la distanza in miglia delle comuni per le quali passano le regie strade dette di *Palermo* a *Messina*, *Catania*, *Trapani*.

aprire le comunicazioni tra le città capitali delle province e de' distretti, conformemente ai bisogni che presentava la circoscrizione territoriale amministrativa, ordinata col decreto del dì 11 ottobre 1817. Deputazioni dette *delle opere pubbliche provinciali* intendono tuttavia all'amministrazione de' fondi per ciò ammessi negli stati discussi rispettivi. Gl' ingegneri erano dapprima scelti dai consigli nel periodo degli ordinarî comizî; ma col regolamento del 21 marzo 1825 venne stabilito che la cura delle strade provinciali fosse affidata, solo per quanto riguarda i piani di arte e la parte architettonica delle opere, alla soprintendenza generale de' ponti e delle strade istituita col decreto del 10 agosto 1824; l' amministrazione, fu detto, restare esclusivamente affidata, secondo le leggi dell' amministrazion civile, alle deputazioni provinciali sotto la presidenza degl' intendenti; doversi gl' ingegneri proporre dal soprintendente e nominare dal Luogotenente generale, intese rispettivamente le deputazioni medesime.

I lavori a questo riguardo, sono generalmente progressivi [1].

1 Lo specchio di num. 3. dimostra lo stato delle strade provinciali a tutto l' anno 1837.

STRADE COMUNALI.

Ancora qnalche cenno sulle strade comunali della Sicilia.

Tra i benefizî qnivi apportati col novello sistema dell'amministrazione civile, non sono nltimi i mezzi deliberati dai decurionati per qnesto oggetto. Quasi generalmente per comode vie si accede ai capo-luoghi: varî comuni delle tre province di Palermo, di Trapani, di Girgenti, hanno già con approvazione del governo determinato i mezzi per l'ardita impresa di una strada che dalla capitale, intersecando le comuni medesime, fosse prolungata sino a Sciacca. In tal modo si otterrebbe il compimento di quella che nel 1778 era terza tra le strade *consolari* decretate.

I nnmerosi villaggi e le città circostanti al famoso Etna, entro il perimetro della vasta sua base in miglia 120, si trovano ora in agevole rispettiva comnnicazione. Nelle città delle altre province, si contano più strade comunali di primo ordine, parte compinte e parte in costruzione, le qnali vanno a congiungersi colle *provinciali* ed eziandio colle *regie*: delle strade di secondo ordine potrebbe dirsi altrettanto; chè, qnantunque di breve tratto, si congiungono in alcun pnnto colle altre *comunali* e colle *provinciali* egnalmente [1].

1 Lo specchio segnato del num. 4 offre lo stato delle strade comunali a tutto l'anno 1837.

Per l' amministrazione delle strade comunali vengono istituite, secondo il bisogno, delle deputazioni a proposizione de' rispettivi decurionati. Col citato decreto del 10 di agosto 1824 è stato prescritto, che la *soprintendenza generale di ponti e strade*, non debba prendere ingerenza nelle opere di questa natura, senza che vi sia espressamente invitata.



' *ATO N.° 2.*

so delle strade regie di Sicilia per l' anno 1837.

			ESITO.			
		1	Quote all' estinzione dei due impresititi del milione e de' duc. 150 mila per luglio 1837 e gennaio 1838. Once	24,425.	»	»
.	15.					
.	18.					
»	»	2	Manutenzione di strade e ponti finora compiuti .... »	13,199.	6.	19.
»	»					
»	5.	3	Da impiegarsi in opere di costruzione per le strade di Girgenti e di Siracusa .... »	26,000.	»	»
		4	Soldi ed altro ...... »	3,270.	»	»
9.	4.	5	*Gasti* ed altro...... »	503.	29.	16.
		6	Indennità di migliatico. »	587.	22.	3.
		7 e 8	Indennità di percezione e di trasporto..... »	3,500.	»	»
22.	5.	9	Pesi inerenti alle barriere, *quinti* ec.... »	1,397.	15.	17.
		10	Pesi inerenti ai fondi aggiudicati alla soprint. »	89.	2.	17.
27.	7.	11	Tracce, livellazioni ec. »	3,032.	17.	»
27.	7.	12	Imprevvedute....... »	2,568.	22.	15.
			ONCE....	78,373.	27.	7.

parti *attiva* e *passiva*, vi sono de' crediti e de' debiti *arretrati*,
pettive.



T (

rate19 al 1838.



. ZIONI.

nento. da Palermo a Sferracavallo esisteva da' tempi remoti.

di limi-retta. Un tratto di due miglia circa esisteva sin dal tempo
ugli ani-
Torret-artinico, d'onde passa la regia strada detta di *Trapani.*
e.
raggio Regno, allorchè, considerata come regia, dovea la strada
nento lagredirà nella Provincia di Trapani traversando Gibellina,
ti passerà' per le comuni di S. Margherita, Montevago,
tzogiorno della Isola. (Rescritto del 3 giugno 1837.)
icino — a di *Messina* al miglio 14.° Metterà fine al quadrivio della
uimento

Comune. glio 21.°
imali. le di questo nome.



DA PALERMO A

9	Misilmeri.		
16	7	Ogliastro.	
22	13	6	Vill
30	21	14	8
37	28	21	15
49	40	33	27
58	49	42	36
80	71	64	58
91	82	75	69
99	90	83	77
115	106	99	93
120	111	[illegible]	[illegible]
125			

DA PALERMO A

4	Morreale.				
16	12	Borgetto.			
18	14	2	Partinico.		
22	18	6	4	Valguarnera.	
32	28	16	14	10	Alcamo.

XIII.

Stato indicativo de' professori e delle spese della scuola di applicazione stabilita presso la direzione generale di ponti e strade.

§. 1.

Professori i quali, come maestri, o come sostituti, intervengono nella scuola di applicazione della direzione generale di ponti e strade [1].

1. D. Salvatore de Angelis professore di matematiche applicate col soldo di mensnali . . . D. 40

1 Oltre le cattedre di cui si fa menzione dal n. 1 al 7 inclusivamente, il decreto organico del 25 febbraio 1826 ne stabilisce un'altra per la chimica e per la mineralogia, per ciò che riguarda le costruzioni, coll'assegnamento di ducati 20 al mese.

La lezione di mineralogia davasi dal cavaliere D. Matteo Tondi, il quale, riscuotendo il soldo d'ispettor generale forestale, godeva di una gratificazione speciale.

Dopo la morte del cav. Tondi, non si è più provveduto il posto di professore di mineralogia, e la lezione di chimica si continua a dare dal professore Cassola.

Riporto . . D.	40
2. D. Francesco Paolo Tucci professore di geometria descrittiva e di geodesia col soldo di . »	40
3. D. Leopoldo Laperuta professore di architettura civile e di disegno col soldo di . . . »	40
4. D. Diego Genovese, aggiunto . . . . »	»
5. D. Luigi Granata professore di fisico-chimica ed agronomia . . . . »	»
6. D. Filippo Cassola, aggiunto con mensuale compenso di . . . . »	10
7. D. Francesco Fergola professore del disegno di paesaggio col mensuale compenso di. . . »	12
8. D. Giambatista Torelli professore di diritto [1]. »	»
	142

1 A questo professore fu data per l'anno scorso una sola gratificazione di ducati 250.

§. II.

Ingegneri della direzione generale di ponti e strade, i quali dan lezioni nella scuola di applicazione:

1. D. Carlo d' Andrea ingegnere aggiunto incaricato delle lezioni di architettura idraulica con gratificazione mensuale di [1]. . . . D. 12. 50

2. D. Vincenzo Antonio Rossi ingegnere alunno incaricato delle lezioni delle costruzioni e dell' arte di progettare [2]. . . . . . . » 12. 50

25. 00

§. III.

Polizia e servizio interno della scuola.

1. D. Ferdinando Porcini usciere della scuola col soldo mensuale di. . . . . . . D. 12. 00

Da riportarsi. D. 12. 00

1 Questa lezione, dalla fine del 1836 sino a febbraro 1838, si è data dall' ingegnere alunno D. Ambrogio Mendia. Ora vi è rientrato lo stesso signor d' Andrea.

2 Di questa lezione era prima incaricato l' ingegnere aggiunto D. Michele Zecchetelli.

*

Riporto. . D.	12. 00
2. Luigi Porcini barandiere col soldo di. »	8. 00
3. D. Vincenzo Castellano incaricato della polizia interna col soldo di . . . . »	15. 00
	35. 00

§. IV.

Spese diverse.

Spesa per carte da disegno, lapis, colori ec. presa in coacervo della spesa effettiva fatta nel 1837 in duc. 454. 60, ricade in ciascun mese a circa . . . . D. 38. 00

COLLETTIVA.

§. 1.	D. 142
§. 2.	» 25
§. 3.	» 35
§. 4.	» 38
Totale.	D. 240 [1].

1 Non si è tenuto conto della spesa per gli strumenti matematici, pei libri ed altro, perchè questi oggetti a rigore non riguardano il mantenimento della scuola.

Stato degli alunni ammessi alla scuola di applicazione di ponti e strade, ne' corsi che hanno avuto luogo da marzo 1811 a tutto agosto 1836.

EPOCA di CIASCUN CORSO.	NUMERO degli ALUNNI AMMESSI.	NUMERO degli INGEGNERI IMPIEGATI al servizio per ogni corso
4 marzo 1811.	D. Raffaele Aliberti	D. Raffaele Aliberti
	D. Giov. Caputo	D. Bartolomeo Giordano
	D. Bartolomeo Giordano	D. Benedetto Lopez Suarez
	D. Benedetto Lopez Suarez	D. Luigi de Petra
	D. Giuseppe Malta	D. Raffaele Petrilli
	D. Luigi de Petra	D. Camillo de Tommaso
	D. Raffaele Petrilli	D. Luigi Giura
	D. Camillo de Tommaso	D. Ludovico de Vito
	D. Luigi Giura	D. Aureliano de Fuseo
	D. Ludovico de Vito	D. Marino Massari
	D. Aureliano de Fuseo	
	D. Francesco Monticelli	
	D. Lorenzo Avellino	
	D. Liborio Fasano	
	D. Marino Massari	
	D. Gioacchino Romano	
10 novembre 1818.	D. Gennaro Todisco	D. Gennaro Todisco
	D. Raffaele Ruggi	D. Raffaele Ruggi
	D. Giuseppe Gigli	D. Giuseppe Gigli
	D. Giovanni Isè	D. Giovanni Isè
	D. Fileno Capozzi	D. Fileno Capozzi
	D. Giuseppe Durante	D. Giuseppe Durante
	D. Raffaele Ingaldi	D. Raffaele Ingaldi
	D. Gennaro Cangiano	D. Gennaro Cangiano
	D. Lucio Tortora	D. Gennaro Perrilli
	D. Gennaro Perrilli	D. Rosmiro Fichelet
	D. Rosmiro Fichelet	

EPOCA di CIASCUN CORSO.	NUMERO degli ALUNNI AMMESSI.	NUMERO degli INGEGNERI IMPIEGATI al servizio per ogni corso.
22 dicembre 1821.	D. Giuseppe Palumbo D. Giuseppe Pessina D. Salvatore Campanile D. Ferdinando de Marco D. Desiderio del Casale D. Federico Bausan D. Giuseppe Transo D. Vincenzo Pichetti D. Carlo d' Andrea D. Oronzio Ricigliano D. Pasquale Longhi D. Giov. Assante D. Michele Zecchetelli D. Giovanni Rugler D. Agostino della Rocca D. Luigi Giordano	D. Salvatore Campanile D. Ferdinando de Marco D. Federico Bausan D. Giuseppe Transo D. Carlo d' Andrea D. Pasqnale Longhi D. Michele Zecchetelli D. Giovanni Rngler D. Agostino della Rocca D. Luigi Giordano D. Giuseppe Gonsales D. Vincenzo Fergola D. Gaetano de Giorgio
8 marzo 1826.	D. Vincenzo Sassone D. Scipione Zannella D. Giuseppe Toderi D. Emidio Giuliani D. Vincenzo Pascale D. Antonio Maiuri D. Ignazio Milone D. Luigi Martini D. Girolamo Rossi D. Gennaro Banchieri D. Angelo Ruggi D. Raimondo Trigone D. Giuseppe Palmieri D. Giuseppe Diaz D. Pietro Corrado	D. Vincenzo Sassone D. Ginseppe Toderi D. Emidio Giuliani D. Vincenzo Pascale D. Antonio Maiuri D. Ignazio Milone D. Luigi Martini D. Angelo Ruggi D. Girolamo Rossi D. Gennaro Banchieri D. Giuseppe Palmieri D. Pietro Corrado D. Ercole Lauria D. Ferdinando Rocco

EPOCA di CIASCUN CORSO.	NUMERO degli ALUNNI AMMESSI.	NUMERO degli INGEGNERI IMPIEGATI al servizio per ogni corso.
8 marzo 1826.	D. Cesare Cardona D. Vincenzo de Simone D. Ereole Lauria D. Ferdinando Rocco D. Alessandro Giordano D. Errico Salvatore	D. Alessandro Giordano D. Gennaro Coda D. Errico Salvatore
14 marzo 1829.	D. Giov. de Montaud D. Vineenzo Antonio Rossi D. Franceseo Antonio Mari D. Ambrogio Mendia D. Giov. Ciaprasli D. Giuseppe Giambelli D. Odoardo Montanaro D. Leopoldo Rossetti D. Bartolomeo Vitelli D. Franceseo Palmieri D. Giuseppe Martini D. Nicola Linfreschi D. Franceseo de Angelis D. Paride Guerriera D. Francesco Antonio Forti D. Nieola de Luca D. Raffele Anelli D. Vincenzo Parascandolo D. Lorenzo Lancellotti	D. Ambrogio Mendia D. Vineenzo Antonio Rossi D. Felice Ravillion

EPOCA di CIASCUN CORSO.	NUMERO degli ALUNNI AMMESSI.	NUMERO degli INGEGNERI IMPIEGATI al servizio per ogni corso.
5 agosto 1836.	D. Leonardo de Luca D. Vincenzo Alinei D. Pasquale Mannella D. Giuseppe Aldanese D. Egidio Grosso D. Ettore Capocelato D. Francesco del Vecchio D. Giov. Mammano D. Camillo Biondi D. Federico Cordella	

Questo specchio, del quale possiamo garantire la esattezza, prova:

1.° Che dal 1811 fin oggi soli 145 alunni sono stati ammessi alla iniziazione della scienza di ponti e strade;

2.° Che anche nei 27 anni dacchè questa scuola è aperta, deducendone due o tre anni al più in cui fu chiusa od inoperosa, nello spazio cioè di 24 anni, ha istruiti 145 alunni;

3.° Che nello stato attuale vi sono 20 alunni e 10 maestri [1];

1 Provvedendosi il posto di professore di mineralogia, rimasto vacante dopo la morte del cavalier Tondi, i maestri nella scuola saranno undici.

4.° Che durando il corso 4 anni, e costando annualmente la scuola di applicazione ducati tremila, ogni alunno costa al governo per la sua istruzione ducati seicento;

5.° Che anche, secondo questo specchio, dei 145 alunni istruiti in questa scuola, soli 53 ne sono stati impiegati al servizio di ponti e strade: quindi restano 92 giovani perfettamente istruiti, i quali possono essere utilmente scelti dalle province per la direzione delle loro opere.

F I N E.

INDICE

DOCUMENTI GIUSTIFICATIVI.

FINE DELL' INDICE.



Pagine	Versi	Errori	Correzioni
9, 11, 58	15, 2, 9	Sinvessa	Sinuessa
12	14	di Volsci	de' Volsci
17	1	piupparte	più parte
19 *nota*	—	anno 1158	anno 1152
38	11	*vieti Galli*	*victi Galli*
47 *nota*	—	*chatolici*	*catholici*
61	15	invernile	vernale
67 *nota*	—	Batinelli	Bettinelli
83	14	nel 1307.	nel 1317.
110	4	ventun miglia	ventun miglio
181	1	di tacersi	da tacersi

